



VENDIM

Nr. 870, datë 14.12.2016

**PËR MIRATIMIN E KONTRATËS SË
KONCESIONIT, “PËR NDËRTIMIN,
PËRMIRËSIMIN, SHFRYTËZIMIN DHE
MIRËMBAJTJEN E AUTOSTRADËS
MILOT–MORINË”, NDËRMJET
REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË, TË
PËRFAQËSUAR NGA MINISTRIA E
TRANSPORTIT DHE
INFRASTRUKTURËS, DHE
KONSORCIUMIT “CATALYST VIVA DAS
GENERAL CONTRACTING, LLC –
SALILLARI SHPK - BEE TECH - VIOLIAP
ATEVE – KASTRATI SHA”**

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe në vijim të vendimit nr. 634, datë 1.10.2014, të Këshillit të Ministrave, “Për miratimin e rregullave për vlerësimin dhe dhënien me koncesion/

partneritet publik privat të punëve publike dhe shërbimeve për ndërtimin, operimin, mirëmbajtjen dhe rehabilitimin e rrugëve nacionale”, me propozimin e ministrit të Transportit dhe Infrastrukturës, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

Miratimin e kontratës së koncesionit “Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e autostradës Milot–Morinë”, ndërmjet Republikës së Shqipërisë, të përfaqësuar nga Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës, dhe Konsorciumit “*Catalyst Viva Das General Contracting LLC - Salillari sh.p.k. - Bee Tech - Violip Ateve – Kastrati sh.a.*”.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

KRYEMINISTRI
Edi Rama

Datë

6 Dhjetor 2016



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

përfaqësuar nga

MINISTRIA E TRANSPORTIT DHE INFRASTRUKTURËS SI
AUTORITETI KONTRAKTOR



dhe

BASHKIMI I SHOQËRIVE

“CATALYST VIVA DAS GENERAL CONTRACTING & SALILLARI
SH.P.K & VIOLIAP & BEE TECH & KASTRATI SH.A”

si Koncesionari

MARRËVESHJE KONCESIONI

Ndërtimi, Përmirësimi, Shfrytëzimi dhe Mirëmbajtja e Autostradës
Milot–Morinë

Handwritten signatures and initials in blue ink.



Handwritten signatures in blue ink.



Pasqyra e Lëndës

1.	Interpretimi i Marrëveshjes	3
2.	Kushtet paraprake	5
3.	Periudha e Koncesionit	8
4.	Nënkontraktimet.....	7
5.	Ndryshimi i Kontrollit.....	9
6.	Garancitë dhe detyrimet e Koncesionarit	8
7.	Garancitë dhe informacioni i dhënë nga Autoriteti Kontraktor	12
8.	Dokumentacioni dhe bashkëpunimi	14
9.	Përfaqësuesit e Palëve	17
10.	Pronësia dhe përdorimi i pronës.....	18
11.	Pagimi i taksës së rrugës dhe përdorimi i Autostradës.....	21
12.	Territori i punimeve të Projektit dhe kushtet e tokës	27
13.	Antikitetet.....	28
14.	Kërkesat mjedisore dhe pëlqimet e nevojshme	29
15.	Dokumentacioni i Projektit	31
16.	Ndërtimi	33
17.	Organizimi i Territorit të Projektit	33
18.	Cilësia	40
19.	Inspektimi, mbikëqyrja dhe raportimi.....	40
20.	Përfundimi paraprak dhe përfundimi	43
21.	Shfrytëzimi.....	41
22.	Siguria	50
23.	Urgjencat	50
24.	Monitorimi i ecurisë së punës	51
25.	Pagesa	52
26.	Modeli financiar.....	68
27.	Ngjarje kompensimi.....	69
28.	Ngjarje të shlyerje te detyrimit.....	61
29.	Ngjarje të forcave madhore.....	63
30.	Ndryshime në ligj.....	78
31.	Ndryshime në standarde.....	70
32.	Ndryshime në punimet apo shërbimet.....	70
33.	Përgjegjësia dhe premtimi për zhdëmtim.....	93
34.	Sigurimi.....	80
35.	Depozita të përgjithshme	Error! Bookmark not defined.
36.	Kthimi	104
37.	Përfundimi i parakohshëm	91
38.	Pasojat e përfundimit të parakohshëm	94
39.	Kompensimi për zgjidhjen e kontratës.....	96



40.	Llogaritja dhe pagesa e kompensimit.....	97
41.	Ndërhyrja e Autoritetit Kontraktor.....	115
42.	Konfidencialiteti.....	100
43.	Të dhënat e Koncesionarit.....	102
44.	Korrigjimi ekskluziv dhe rikuperimi i dyfishtë.....	103
45.	Asnjë lidhje apo autorizim	103
46.	Nuk ka të drejta ndaj burimeve publike	103
47.	Të drejtat e pronësisë intelektuale.....	103
48.	Transferimi.....	105
49.	Gjuha e Marrëveshjes.....	105
50.	Dublikata të origjinalit	105
51.	Marrëveshja e plotë.....	105
52.	Njoftimet	105
53.	Të pjesshme.....	106
54.	Mbrojtja e të dhënave.....	106
55.	Ligji rregullues.....	106
56.	Përshkallëzimi dhe zgjidhja e mosmarrëveshjeve.....	107
57.	Amendamentet e Marrëveshjes	107
58.	Kostot dhe shpenzimet e palëve.....	107
59.	Konflikti i Marrëveshjeve	107
60.	Tatimi	108
61.	Interesi në raste mospërbushje të detyrimeve	108

P d d d 4 10

**Shtojcat**

- Shtojca 1 Përkufizime
- Shtojca 2 I papërdorur
- Shtojca 3 Informacioni i kërkuar rreth Koncesionarit *[të jepet nga Ofertuesi i përzgjedhur]*
- Shtojca 4 Dokumentet e Projektit dhe Marrëveshjet e Financimit *[të përgatiten në fazën e përzgjedhjes së Ofertuesit]*
- Shtojca 5 Kërkesat e Autoritetit Kontraktor
- Shtojca 6 Kërkesat gjeoteknike
- Shtojca 7 Preventivi i shpenzimeve
- Shtojca 8 Propozimet e Koncesionarit *[të paraqiten nga Ofertuesit si pjesë e Ofertave të tyre]*
- Shtojca 9 Pikat hyrëse dalëse
- Shtojca 10 Modeli financiar *[të paraqitet nga Ofertuesi i Përzgjedhur]*
- Shtojca 11 Lejet dhe licensat ekzistuese
- Shtojca 12 Sigurimet që kërkohen
- Shtojca 13 Detyrat kryesore të Inxhinierit të pavarur
- Shtojca 14 Territori i Projektit
- Shtojca 15 Të ardhurat e garantuara nga trafiku dhe pragu i ndarjes së të ardhurave nga trafiku
- Shtojca 16 Plani i veprimeve emergjente *[të paraqitet nga Ofertuesi i përzgjedhur]*
- Shtojca 17 Lista e rënë dakord për përdoruesit e përjashtuar

Handwritten signatures and initials in blue ink.

**Marrëveshje Koncesioni****PALËT:**

- (1) **Republika e Shqipërisë**, përfaqësuar nga Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës, përfaqësuar nga Z.Sokol Dervishaj (Ministri) ("**Autoriteti Kontraktor**") dhe

- (2) **"Catalyst Viva Das General Contracting" LLC** e regjistruar si person juridik me nr. license tregtare CN-1040870/119538, me datë regjistrimi 08.09.2001, me seli qendrore Emiratet e Bashkuara Arabe, përfaqësuar nëpërmjet prokurës së posaçme nr. 1156 Rep., 295 Kol., datë 26.05.2016 nga z. Pellumb Salillari, atësia Rauf, i datëlindjes 29.09.1958, lindur në Berat dhe banues në Tiranë, mbajtës i pasaportës me nr. BI0919514

"Salillari" sh.p.k., regjistruar si person juridik në Qendrën Kombëtare të Regjistrimit me NIPT J62903125G, me seli në adresën Rruga Vorë-Marikaj, KM 1, Vorë, Tiranë, me administrator z. Pëllumb Salillari, atësia Rauf, i datëlindjes 29.09.1958, lindur në Berat dhe banues në Tiranë, mbajtës i pasaportës me nr. BI0919514

"Violiap Ateve" regjistruar si person juridik, me seli në adresën Rruga Kombëtare Athinë-Korinthos P.O 19600, Mandra Attica, Greqi, përfaqësuar nga z. Liapis Charalambros, mbajtës i pasaportës me nr. AK3994671

"Bee Tech" regjistruar si person juridik, me seli në adresën Rruga "Nemescos 6, P.O 14452, Metamorfosi Attica", Greqi, përfaqësuar nga Administratori z. Yama Ghulam Dastgir, mbajtës i pasaportës me nr. OA2195418

"Kastrati" sh.a., regjistruar si person juridik në Qendrën Kombëtare të Regjistrimit me NIPT K21711502V, me seli në adresën "Lagjia 14", Ura e Dajlanit, Durrës, përfaqësuar nga administratori z. Gani Kastrati, atësia Nebi, i datëlindjes 15.11.1952, lindur në Brrut, Kukës dhe banues në Durrës, mbajtës i letërnjoftimit me nr. 031107938

të cilët sëbashku përbëjnë ("**Koncesionari**")

PËRSHKRIMI

- (A) Në bazë të Vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 634, datë 1 tetor 2014 dhe Dokumentacionit të Procedurës së Tenderit, datë 27 Prill 2016, Autoriteti Kontraktor ftoi ofertuesit për të paraqitur ofertat e tyre për përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e autostradës Milot-Morinë.
- (B) Pas përfundimit të procesit të tenderit, Komisioni i Vlerësimit të Tenderit konstatoi se "Catalyst & Salillari sh.p.k & Violiap & Bee Tech & Kastrati sh.a" është ofertuesi më i mirë dhe e zgjodhi atë si Koncesionar; si pasojë, Koncesionari është përzgjedhur për të realizuar Projektin sipas kushteve të kësaj Marrëveshjeje.
- (C) Kjo Marrëveshje pasqyron, ndër të tjera, kushtet bazë të Koncesionit sikundër përcaktohen në kushtet e Kërkesës për Propozime.

Pjesa 1: Dispozita të Përgjithshme

 faqe | 2 |

**1. Interpretimi i Marrëveshjes****1.1 Përkufizimi i termave**

Përveç se kur konteksti e kërkon ndryshe, termat që fillojnë me shkronja të mëdha këtu kanë kuptimin e dhënë në Shtojcën 1.

1.2 Interpretimi i Marrëveshjes

Në këtë Marrëveshje, përveç se kur konteksti e kërkon ndryshe, do të përdoren interpretimet e mëposhtme:

- 1.2.1 Shprehjet e përdorura në numrin njëjës përfshijnë edhe shumësin dhe e kundërta;
- 1.2.2 Secila gjini i përfshin të dyja gjinitë;
- 1.2.3 Një referim i kësaj Marrëveshjeje përfshin gjithashtu amendamentet e mundshme në të, me kusht që të jenë bërë në përputhje me këtë Marrëveshje;
- 1.2.4 Referimet e ligjeve i përkasin legjislacionit përkatës, të ndryshuar;
- 1.2.5 Referimi të një dokumenti është referim të dokumenti në formën e tij aktuale, duke përfshirë çdo amendament në të, përveç rasteve kur këto amendamente në dokumentin në fjalë kushtëzohen me pëlqimin e secilës palë në këtë Marrëveshje dhe kur ky pëlqim nuk është dhënë;
- 1.2.6 Titujt në këtë Marrëveshje janë vënë vetëm për lehtësi përdorimi dhe nuk ndikojnë në interpretimin e dispozitave të saj; dhe
- 1.2.7 Shtojcat e kësaj Marrëveshjeje janë pjesë përbërëse e saj.

1.3 Indeksimi

Përveç kur parashikohet shprehimisht ndryshe, përmendja e vlerave apo shumave që “indeksohen” ose “që lidhen me indeksimin” nënkupton vlera apo shuma të rregulluara ose që do të rregullohen, për të pasqyruar efektin e inflacionit, të matura me ndryshimet e Euro Indeksit të Çmimeve nga vlera e përdorur në datën financiare bazë. Këto rregullime llogariten duke përdorur formulën e mëposhtme për vlerat apo shumatat që duhen përshtatur:

$$\text{Vlera apo shuma e rregulluar} = \text{vlera apo shuma} \times \frac{\text{Referuar IÇK}_m}{\text{Referuar IÇK}_{bd}}$$

Ku IÇK_m bazë është Euro Indeksi i Çmimeve i vlefshëm në datën e llogaritjes dhe CPI_{bd} bazë është Euro Indeksi i Çmimeve i vlefshëm në Datën Bazë Financiare.

1.4 Referimet

Referimet këtu në lidhje me:

faqe | 3



1.4.1 Një “klausolë” mund të jetë, në varësi të kontekstit, një referencë ndaj Klausolave të nivelit më të lartë të Klausolave, që përbëjnë pjesë të veçanta të kësaj Marrëveshjeje (p.sh., Klausola 1), si edhe ndaj niveleve më të ulëta (p.sh. kjo Klausolë 1.4)); dhe

1.4.2 Një “pikë” mund të nënkuptojë, në varësi të kontekstit, çdo nivel të tekstit të klausolës në fjalë.

1.5 Mospërputhjet ndermjet dokumenteve

Në rastin e një mospërputhjeje ndermjet një dispozite të kësaj Marrëveshjeje dhe Shtojcave të saj dhe një Dokumenti tjetër të Projektit ose një Dokumenti të Tenderit, dispozitat e kësaj Marrëveshjeje do të kenë përparësi. Në rast të ndonjë mospërputhjeje ndermjet kërkesave të Autoritetit Kontraktor dhe Propozimeve të Koncesionarit, përparësi do të kenë kërkesat e Autoritetit Kontraktor.

Pavarësisht nga sa më lart, në rast të ndonjë mospërputhjeje ndermjet kësaj Marrëveshjeje dhe Marrëveshjes së Drejtpërdrejtë, kushtet e Marrëveshjes së Drejtpërdrejtë kanë përparësi.

1.6 Objekti dhe lënda e Marrëveshjes

1.6.1 Objekti

Ndërtimi, përmirësimi, operimi (duke përfshirë vjeljen e taksave të rrugës) dhe mirëmbajtja e autostradës Milot-Morinë.

1.6.2 Lënda

Në varësi të kushteve të parashikuara në këtë Marrëveshje, Koncesionari ka të drejtën dhe detyrimin ekskluziv (i) të hartojë dokumentacionin e projektit, të specifikuar me hollësi në Marrëveshje, (ii) të realizojë punimet e ndërtimit, (iii) të sigurojë financimin, (iv) të realizojë çdo shfrytëzim dhe mirëmbajtje të Autostradës (në shkallën e përcaktuar në këtë Marrëveshje), (v) të vjelë taksën e rrugës, dhe (vi) të bëjë pagesat e Autoritetit Kontraktor, siç kërkohet në përputhje me Klausolën 25, ndërsa Autoriteti Kontraktor është i detyruar (i) t'i dorëzojë projektin e Territorit të punimeve dhe atë ekzistues Koncesionarit për qëllimet e ndërtimit të Autostradës; (ii) ta lejojë Koncesionarin të përdorë pjesë të caktuara të Autostradës për një periudhë kohe, dhe (iii) t'i bëjë pagesat Koncesionarit, siç kërkohet në përputhje me Klausolën 25.

1.7 Administrimi i Autostradës

1.7.1 Koncesionari e administron Autostradën në përputhje me Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë dhe të gjitha ligjet e tjera përkatëse, që hyjnë në fuqi herë pas here në Shqipëri.

1.8 Monedha e vetme evropiane

1.8.1 Nëse, në çdo kohë gjatë periudhës së Koncesionit, leku zëvendësohet nga euro, atëherë, shumat e lekëve të përmendura në këtë Marrëveshje do të konsiderohen të konvertuara në euro në atë kohë, me kursin e këmbimit të vendosur nga Banka Qendrore Evropiane që përdoret në kohën e hyrjes në Eurozonë.



- 1.8.2 Në rast se euro nuk përdoret më, Palët takohen në rastin më të parë për të rënë dakord për ndryshimet që kërkohen në këtë Marrëveshje sipas Klausolës 32, me qëllim që të dy Palët të lihen në një gjendje as më të mirë dhe as më të keqe.

1.9 Koncesionari dhe Shoqëria e Koncesionit

Ndërsa Koncesionari hyn në këtë Marrëveshje me Autoritetin Kontraktor, Palët pranojnë që, në përputhje me Klausolën 2A.1 (Transferimi i të drejtave të Koncesionit të Shoqëria koncesionare), Shoqëria koncesionare ta realizojë këtë Marrëveshje në vend të Koncesionarit, sipas transferimit të përcaktuar, dhe në shkallën që parashikohet, në Klausolën 2A dhe në Manualin e Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes së Autostradës ekzistuese, në përputhje me Klausolën 21.2, e vlefshme që nga Data e Transferimit. Koncesionari është përgjegjës për të siguruar që kërkesat, sipas kësaj Marrëveshjeje, të përfshihen në dokumentet themelore të Shoqërisë koncesionare. Të gjithë anëtarët e Konsorciumit që përbëjnë Koncesionarin janë së bashku dhe veçmas përgjegjës për të gjitha detyrimet dhe përgjegjësitë e Koncesionarit, por Anëtarët e Konsorciumit nuk janë në asnjë rrethanë përgjegjës për detyrimet e Shoqërisë Koncesionare, me përjashtim të atyre që parashikohen në legjislacionin përkatës.

2. Kushtet paraprake

- 2.1 Kjo Marrëveshje hyn në fuqi me nënshkrimin e saj nga të dy palët dhe pas miratimit nga Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë.

- 2.2 Të drejtat dhe detyrimet e palëve në bazë të saj (përveç të drejtave dhe detyrimeve sipas dispozitave të Klausolës 1, Klausolës 2, Klausolës 6.1, Klausolës 6.2, Klausolës 7.1, Klausolës 7.5, Klausolës 9, Klausolës 25, Klausolës 26, Klausolës 29, Klausolës 30, Klausolës 31, Klausolës 33, Klausolës 42, Klausolës 48, Klausolës 54, Klausolës 55, Klausolës 56, Klausolës 57, Klausolës 58) varen nga:

- 2.2.1 Nënshkrimi i Marrëveshjes së Drejtpërdrejtë;
- 2.2.2 Ofrimi nga Koncesionari i garancisë së kontratës në përputhje me Klausolat 2.4, 2.5 dhe 2.6;
- 2.2.3 Pagesa nga Koncesionari i kostove, në përputhje me Klausolën 2.7 (a) së kësaj Marrëveshjeje;
- 2.2.4 Paraqitja nga Koncesionari të Autoriteti Kontraktor i një modeli financiar të audituar në lidhje me Projektin, i cili të jetë i pranueshëm nga Autoriteti Kontraktor i përditësuar me termat dhe kushtet e Marrëveshjes së Financimit në Përmbylljen Financiare;
- 2.2.5 Lëshimi i çdo Pëlqimi të Nevojshëm që kërkohet me qëllim mundësimin e fillimit të ndërtimit në një mënyrë të sigurt aty ku e njëjta gjë do të pritej në mënyrë të arsyeshme që të merret brenda periudhave kohore të përcaktuara në Klausolën 2.3 më poshtë;
- 2.2.6 Autoriteti Kontraktor dhe Koncesionari do të rinovojnë Lidhjen 9 dhe Autoriteti Kontraktor do të mbyllë të gjitha pikat e hyrjes të identifikuar në kategorinë e parë në këtë Lidhje të përditësuar 9;

faqe | 5



- 2.2.7 Përmbyllja financiare nga ana e Koncesionarit;
- 2.2.8 Ngritja nga Koncesionari e njësisë së respektimit të nivelit të shërbimit në përputhje me Seksionin 2.2.2 të Shtojcës 5; dhe
- 2.2.9 Inxhinieri i Pavarur është emëruar nga Autoriteti Kontraktor.

Mospërmbushja e kushteve paraprake

- 2.3 Në varësi të Klausolës 16.2.6, në rastin që kushtet paraprake të listuara në Klausolën 2.2 më sipër nuk janë përmbushur brenda 6 (gjashtë) muajve nga data e kësaj Marrëveshjeje, Palët takohen për të vendosur për një propozim për plotësimin e kushteve paraprake të mbetura. Në rast se kushtet paraprake të mbetura nuk janë përmbushur ende brenda nëntë (9) muajsh nga data e kësaj Marrëveshjeje, kjo Marrëveshje do të zgjidhet dhe:

- 2.3.1 Në rast se Autoriteti Kontraktor nuk i plotëson kushtet që lidhen me të, Autoriteti Kontraktor i paguan Koncesionarit, si kompensim i rënë dakord paraprakisht, kostot e zhvillimit deri në 250,000 euro, pagesë e cila bëhet në lek me kursin e këmbimit që përdoret në kohën e pagesës, që është 1 prilli vitin pasues kalendarik; dhe
- 2.3.2 Në rastin e mospërmbushjeve nga Koncesionari të kushteve të saj, Koncesionari i paguan Autoritetit Kontraktor, si kompensim i rënë dakord paraprakisht, një shumë të barabartë me 250,000 euro, detyrim i Koncesionarit ky që garantohej nga Garancia e ofertës.

Ne rast të ndërprerjes sikurse përshkruhet në klausolën 2.3.1 më sipër, Autoriteti Kontraktor përveç sa më sipër nuk do të kërkojë mbajtjen e Sigurimit të Ofertes.

Garancia e kontratës

- 2.4 Koncesionari siguron dhe mban një garanci kontrate për përmbushjen e detyrimeve të tij sipas kësaj Marrëveshjeje, rast në të cilin Autoriteti Kontraktor do të lëshojë Garancinë e Ofertës brenda 10 ditëve nga paraqitja e Garancisë së Kontratës;
- 2.5 Koncesionari e mban sigurimin e kontratës me anë të një garancie të performancës ose të një garancie të performancës në një formë të pranueshme nga Autoriteti Kontraktor, në shumat e mëposhtme:
- 2.5.1 Që nga fillimi i vitit të parë të Kontratës deri në fund të vitit të katërt të Kontratës, në shumën prej katër milion e pesëqind mijë (4.500.000) euro;
- 2.5.2 Që nga fillimi i vitit të pestë të Kontratës deri në vitin e gjashtë të Kontratës, në shumën prej dy milion e pesëqind mijë (2.500.000) euro; dhe
- 2.5.3 Që nga fillimi i vitit të shtatë të Kontratës deri në fund të Periudhës së Koncesionit në shumën prej një milion e pesëqind mijë (1.500.000) euro.
- 2.6 Secila Garanci e Performancës dhënë në përputhje me Klausolën 2.4 minimumi:
- 2.6.1 Është një instrument që jepet në bazë të kërkesës i cili mbulon të gjitha detyrimet e Koncesionarit që rrjedhin nga kjo Marrëveshje;
- 2.6.2 Emërton Autoritetin Kontraktor si përfitues të drejtpërdrejtë; dhe

Pa di

faqe 6



- 2.6.3 Lëshohet nga një institucion financiar i njohur sipas klasifikimit të kredive, të paktën me klasifikimin BBB- (Standard and Poor's) ose i barasvlershëm.

Kostot e tenderit

- 2.7 Koncesionari i paguan drejtpërdrejt Korporatës Financiare Ndërkombëtare vlerat prej:
- (a) 250,000 dollarë amerikanë (dyqind e pesëdhjetë mijë dollarë amerikanë) brenda 30 (tridhjetë) ditësh nga nënshkrimi i kësaj Marrëveshjeje; dhe
 - (b) 1,400,000 dollarë amerikanë (një milion e katërqind mijë dollarë amerikanë) brenda 30 (tridhjetë) ditësh nga Përmbyllja financiare,

që janë shpenzime të lidhura me koston e procedurës së tenderit. Të dy shumat paguhen në llogarinë bankare me nr. 2000192003476 në Bankën, WELLS FARGO BANK, N.A. (e njohur me parë si WACHOVIA), ose në një bankë në një vend që Korporata Financiare Ndërkombëtare mund ta përcaktojë herë pas here me shkrim.

2A. Shoqëria koncesionare

2A.1 Transferimi i të drejtave të koncesionit të Shoqëria Koncesionare

Koncesionari do të nënshkruajë brenda 90 ditësh nga miratimi i kësaj Marrëveshjeje nga Këshilli i Ministrave të Republikës së Shqipërisë, instrumentet e transferimit në përputhje me ligjin, mërt masa që do të hyjnë në fuqi dhe ndërmerr të gjithë hapat e tjerë të nevojshme që kërkojnë për transferimin e të drejtave dhe detyrimeve të lidhura, që i jepen Koncesionarit nga kjo Marrëveshje, të Shoqëria koncesionare, veprim si rrjedhojë e të cilit, përveç kur parashikohet ndryshe në këtë Marrëveshje, Shoqëria koncesionare është palë në të dhe zëvendëson Koncesionarin.

2A.2 Dispozitat që mbeten në fuqi në lidhje me Koncesionarin

Pas hyrjes në fuqi të transferimit të përcaktuar në Klauzolën 2A.1:

- 2A.2.1 referencat ndaj Koncesionarit në këtë Marrëveshje, përveç atyre në Klauzolën 1.9, 2, 2A.2, 5.4 6.1.1, 6.1.4 dhe 6.1.5, konsiderohen si referime të Shoqëria koncesionare; dhe
- 2A.2.2 Koncesionari çlirohet nga të drejtat dhe nuk i përmbush detyrimet që burojnë nga kjo Marrëveshje, përveç ndonjë detyrimi të lindur, por jo të shlyer, ndonjë shkeljeje ekzistuese nga Koncesionari të kësaj Marrëveshjeje dhe të Procedurës së Prokurimit Publik, dhe të drejtave dhe detyrimeve të përcaktuara në Klauzolën 1.9, 2A.2, 2 dhe 5.4; dhe
- 2A.2.3 Klauzolat 37 (Përfundimi i parakohshëm), 38 (Pasojat e përfundimit të parakohshëm), 39 (Kompensimi për përfundimin e kontratës), 40 (Llogaritja dhe pagesa e kompensimit), 47 (Të drejtat e pronësisë intelektuale), 52 (Njoftimet), 55 (Ligji rregullues), dhe 56 (Përshkallëzimi dhe zgjidhja e mosmarrëveshjeve), dhe dispozitat përkatëse zbatohen, sipas rastit, për Koncesionarin ose për Shoqërinë koncesionare, me kusht që Klauzola 37 (Përfundimi i parakohshëm), 38 (Pasojat e përfundimit të parakohshëm), 39 (Kompensimi për përfundimin), dhe 40 (Llogaritja dhe pagesa e



kompensimit), të jenë të vlefshme për Koncesionarin dhe jo për Shoqërinë koncesionare, vetëm kur ngjarja në fjalë ka ndodhur përpara Datës së Transferimit.

3. Periudha e Koncesionit

Periudha e koncesionit fillon në Datën e hyrjes në fuqi dhe përfundon në datën e përfundimit të tij ("Periudha e Koncesionit"). Në varësi të përfundimit të parakohshëm të kësaj Marrëveshjeje, në përputhje me kushtet e saj, Periudha e Koncesionit do të jetë 30 (tridhjetë) vjet. Në llogaritjen e periudhës së koncesionit nuk do të numërohen periudhat në të cilat zbatimi i kësaj Marrëveshjeje është vonuar për shkak të Ngjarjeve të Forcës Madhore ose Autoriteti Kontraktor nuk e permbush detyrimin e tij sipas kësaj Marrëveshjeje.

4. Nënkontratat

- 4.1 Autoriteti Kontraktor pranon se, me pranimin e ofertës së Koncesionarit, ka miratuar edhe Nënkontraktorit e propozuar, të listuar këtu:

Catalyst Viva Das General Contracting – Albania Branch Ltd / SHPK

Vio-lap Ateve

Salillari SHPK

Salillari Construcion SHPK

Salillari Security SHPK

Kastrati SHA

Kastrati SHPK

ALB – Siguracion SHA

Auto Star Albania SHA

Bee Tech

- 4.2 Koncesionari nuk hyn në asnjë marrëveshje nënkontraktore pa pëlqimin paraprak me shkrim të Autoritetit Kontraktor. Autoriteti Kontraktor i përgjigjet kërkesës për një pëlqim të tillë brenda 20 (njëzet) ditësh pune, por mund të mos e japë, mund ta vonojë, ose ta tërheqë pëlqimin e tij për shkak të interesit publik ose për shkak se Nënkontraktori i propozuar nuk e ka pozitën ligjore që t'i japë mundësi të kryejë detyrimet e tij sipas Nënkontratës së propozuar. Në mungesë të ndonjë komentit apo kundërshtimit nga Autoriteti Kontraktor brenda një periudhe të tillë prej 20 (njëzet) ditësh pune, do të vlerësohet se Autoriteti Kontraktor e ka dhënë pëlqimin e tij për lidhjen e Nënkontratës në fjalë.

- 4.3 Në rast se Koncesionari e prish një nënkontratë dhe propozon të hyjë në një marrëveshje tjetër zëvendësuese nënkontraktore, Koncesionari ia paraqet projekt-kontratën ndërmjet Koncesionarit dhe Nënkontraktorët zëvendësues (dhe çdo amendament në të) Autoritetit Kontraktor për pëlqim paraprak. Autoriteti Kontraktor nuk ka të drejtë të mos e japë pëlqimin për projekt-kontratën, në rast se dispozitat e kontratës nuk janë të ndryshme në pikëpamje materiale nga kushtet e Nënkontratës së nënshkruar në datën e kësaj Marrëveshjeje (ndryshuar në përputhje me këtë Marrëveshjeje), ose nëse zëvendësuesi i propozuar gëzon të drejtat e nevojshme financiare, teknike dhe ligjore, të cilat i japin mundësi të kryejë detyrimet që rrjedhin nga Nënkontrata e propozuar. Në mungesë të ndonjë komentit brenda një periudhe prej 20 (njëzet) ditësh pune, vlerësohet se Autoriteti Kontraktor e ka dhënë pëlqimin e tij për kushtet e kontratës zëvendësuese.

Handwritten signatures and a stamp that reads "faqe 8".



- 4.4 Koncesionari është përgjegjës për përmbushjen e detyrimeve të tij sipas kësaj Marrëveshjeje, pavarësisht faktit se Koncesionari ose, sipas rastit, Nënkontraktori i Ndërtimit ose Nënkontraktori i Shfrytëzimit mund të përdorin Nënkontraktor për kryerjen e detyrimeve të tyre që rrjedhin nga kjo Marrëveshje dhe nga Nënkontratat.

5. Ndryshimi i Kontrollit

5.1 Njoftimi i ndryshimeve

Në varësi të Klausolës 5.2, në rast se ka ndonjë ndryshim në pronësinë e Kapitalit të Investuar ose të ndonjë ndryshimi në Kontrollin e Koncesionarit, Koncesionari është i detyruar të informojë Autoritetin Kontraktor brenda [10 (dhjetë)] ditësh pune për bërjen e një ndryshimi të tillë ose, në rastin e një shoqërie të kuotuar në një bursë të njohur, në një datë të mëvonshme të arsyeshme në të cilën Koncesionari duhet të ketë marrë dënimin për një ndryshim të tillë.

5.2 Kufizimet e transferimeve

Në varësi nga kushtet e Marrëveshjes së Drejtpërdrejtë dhe aftësia e Huadhënësve për të ekzekutuar garancinë në përputhje me kushtet e Marrëveshjes së Drejtpërdrejtë dhe dokumentet përkatëse të sigurisë, të cilat kanë përparësi ndaj kësaj Klausole 5.2:

- 5.2.1 Çdo ndryshim në Kontrollin e Koncesionarit gjatë Periudhave të Ndërtimit varet nga pëlqimi paraprak me shkrim i Autoritetit Kontraktor, duke vepruar në mënyrë të arsyeshme, i cili mund të mos jepet sipas gjykimit (diskrecionit) të Autoritetit Kontraktor.
- 5.2.2 Autoriteti Kontraktor do të marrë një njoftim vetëm nga Koncesionari për çdo transferim të aksioneve dhe Kontrollit nga çdo Aksioner ndaj një Filiali, ndaj një Aksioneri tjetër ose ndaj një Filiali i një Aksioneri tjetër. Megjithatë për shmangien e çdo dyshimi do të zbatohen dispozitat e Klausolës 1.9; dhe
- 5.2.3 Çdo ndryshim tjetër në Kontrollin e Koncesionarit, i cili nuk është subjekt i Klausolës 5.2.1 ose Klausolës 5.2.2 do të varet nga pëlqimi paraprak me shkrim i Autoritetit Kontraktor, me kusht që Autoriteti Kontraktor të japë pëlqimin e tij për çdo ndryshim të tillë në Kontrollin e Koncesionarit, kur Koncesionari të demonstrojë se të drejtat financiare, të biznesit, teknik dhe ligjor të Koncesionarit nuk do të ndryshojnë për keq si rezultat i një ndryshimi të tillë.

me kusht që pëlqimi paraprak me shkrim i Autoritetit Kontraktor të mos kërkohet për ndonjë ndryshim në pronësinë e Kapitalit të Investuar, ose për ndonjë ndryshim në Kontrollin e Koncesionarit, që rrjedh nga:

- 5.2.4 Çdo transaksion *bona fide* (në mirëbesim) i hapur tregu me aksione ose letra të tjera me vlerë, të tregtuara publikisht, të bërë në një bursë të njohur investimesh ose letrash me vlerë, me kusht që të jetë njoftuar përkatësisht Autoriteti Kontraktor për kryerjen e një transaksioni të tillë; dhe



5.2.5 çdo transferim nga ndonjë Aksioner për një Filial tek një tjetër Aksioner ose tek një Filial i një Aksioneri tjetër.

5.3 Autoriteti Kontraktor i përgjigjet çdo kërkesë për pëlqim të bërë nga Koncesionari në përputhje me Klauzolën 5.2 brenda 20 (njëzet) ditësh pune.

5.4 **Raporti i borxhit ndaj kapitalit të shoqërisë koncesionare**

Koncesionari siguron në çdo kohë që raporti i totalit të pasiveve (duke hequr Kapitalin e Investuar) me kapitalin e investuar të Shoqërisë Koncesionare të mos jetë më i madh se 4:1, me kusht që ky raport nuk ndikohet nga ngjarjet e mospërbushjes nga Autoriteti Kontraktor.

6. **Garancitë dhe detyrimet e Koncesionarit**

6.1 **Garancitë e Koncesionarit**

Koncesionari garanton, përfaqëson dhe merr përsipër përpara Autoritetit Kontraktor se, duke filluar nga data e kësaj Marrëveshjeje:

6.1.1 Është themeluar përkatësisht dhe është një shoqëri ekzistuese në përputhje me rregullat ligjore të vendit të tij të themelimit dhe ka përfutur ose do të përftojë, kur të kërkohej, çdo pëlqim dhe të gjitha pëlqimet dhe lejet e nevojshme (duke përfshirë të brendshme) të cilat do ta lejonin atë të përmbushte detyrimet e tij sipas kësaj Marrëveshjeje dhe të gjitha Dokumenteve të Projektit dhe Marrëveshjeve të Financimit;

6.1.2 Informacioni i paraqitur në Shtojcën 3 është i vërtetë dhe i plotë;

6.1.3 Shoqëria koncesionare nuk ka ushtruar asnjëherë ndonjë veprim tregtar, që nga themelimi i saj, përveçse në lidhje me këtë Marrëveshje;

6.1.4 Nuk ka ndodhur asnjë ngjarje që ta bënte Koncesionarin të mos përmbushte detyrimet e tij dhe nuk ekziston asnjë fakt ose ngjarje që mund të shpinte në mospërbushjen e detyrimeve të Koncesionarit; dhe

6.1.5 Me ekzekutimin e kësaj Marrëveshjeje, Shoqëria koncesionare, Koncesionari, çdo aksioner dhe çdo palë koncesionare nuk kanë kryer asnjë veprim të ndaluar.

Koncesionari më tej garanton, përfaqëson dhe merr përsipër përpara Autoritetit Kontraktor se, duke filluar nga data e hyrjes në fuqi:

6.1.6 Çdo ndërmarrje që buron nga Dokumentet e Projektit përfaqëson një ndërmarrje të vlefshme dhe të zbatueshme të Koncesionarit dhe secili nga Dokumentet e Projektit është në formën që kërkohej nga rregullat ligjore të Republikës së Shqipërisë;

6.1.7 Dokumentet e Projektit janë përgatitur dhe zbatimi i tyre dhe kryerja e punës nga Koncesionari nuk bie ndesh me:

(a) Asnjë ligj;



- (b) Aktin e themelimit ose dokumente të tjera të brendshme të Koncesionarit ose, sipas rastit, të Nënkontraktorve; ose
- (c) Çdo detyrim, të detyrueshëm për Koncesionarin, ose për aktivet apo të ardhurat e tij;

ndërsa Koncesionari nuk jep ndonjë garanci dhe deklaratë përputhshmërie me rregullat e prokurimit publik të Autoritetit Kontraktor.

- 6.1.8 Informacioni i dhënë në Shtojcën 3 është i vërtetë dhe i plotë;
- 6.1.9 Shoqëria Koncesionare nuk ka ushtruar asnjë aktivitet tjetër tregtar që nga koha e themelimit të saj përveçse në lidhje me këtë Marrëveshje;
- 6.1.10 Nuk ka ndodhur ndonjë ngjarje që të shkaktojë mospërbushjen e detyrimeve të Koncesionarit dhe nuk ekziston asnjë fakt ose ngjarje, që mund të shpjerë në mospërbushjen e detyrimeve të Koncesionarit;
- 6.1.11 Ndaj Koncesionarit nuk është bërë asnjë padi dhe nuk ka asnjë proces gjyqësor, arbitrazhi ose procedurë administrative në pritje për t'u zgjidhur apo ndonjë mosmarrëveshje tjetër, e cila është duke u zgjidhur në ndonjë mënyrë tjetër dhe se Koncesionari nuk ka dijeni, me gjithë kujdesin e bërë, për ndonjë mosmarrëveshje në pritje për t'u zgjidhur apo gjithsesi të pritshme, që mund të ketë ndikim negativ në aftësinë e Koncesionarit për të përmbushur detyrimet e tij sipas kësaj Marrëveshjeje, Dokumenteve të Projektit dhe Marrëveshjeve të Financimit;
- 6.1.12 Koncesionari nuk kushtëzohet nga ndonjë ndërmarrje, kryerja e të cilës do të ndikonte negativisht në aftësinë e tij për të përmbushur detyrimet e tij sipas kësaj Marrëveshjeje, Dokumenteve të Projektit dhe Marrëveshjeve të Financimit;
- 6.1.13 Kopjet e Dokumenteve të Projektit dhe Marrëveshjeve të Financimit, dorëzuar Autoritetit Kontraktor, janë kopje të vërteta dhe të plota të këtyre dokumenteve dhe se këtyre dokumenteve ose dokumenteve të tjera që zëvendësojnë Dokumentet e Projektit dhe Marrëveshjeve të Financimit nuk u janë bërë amendamente dhe se nuk kanë ndonjë efekt material në interpretimin ose përdorimin e ndonjë prej Dokumenteve të Projektit dhe Marrëveshjeve të Financimit;
- 6.1.14 Koncesionari (ose sipas rastit, çdo Nënkontraktor) nuk ka marrë përsipër ndonjë financim tjetër të detyrimeve të tij këtu, përveç detyrimeve sipas Marrëveshjeve të Financimit, çdo borxhi të varur dhe detyrimeve ndaj Aksionerëve; dhe
- 6.1.15 Me realizimin e kësaj Marrëveshjeje, Shoqëria Koncesionare, Koncesionari, çdo Aksioner dhe çdo Palë e Koncesionarit nuk kanë kryer ndonjë veprim të ndaluar.

6.2 Ndërmarrjet e Koncesionarit

Koncesionari merr përsipër që gjatë vlefshmërisë së Marrëveshjes:

- 6.2.1 Të informojë Autoritetin Kontraktor, pa vonesa të tepërta, sapo Koncesionari të marrë dijeni se mund të hapet, ose se është në pritje për t'u vendosur, një proces gjyqësor, arbitrazhi ose administrativ, apo për një konflikt të trajtuar në një mënyrë tjetër, kur

faqe | 11



një mosmarrëveshje e tillë do të ndikonte negativisht, në shkallë materiale, në aftësinë e Koncesionarit për të përmbushur detyrimet e tij sipas kësaj Marrëveshjeje dhe Marrëveshjeve të Financimit;

- 6.2.2 Shoqëria Koncesionare pa pëlqimin paraprak me shkrim të Autoritetit Kontraktor (qoftë përmes një transaksioni të vetëm ose një numër transaksionesh, të lidhura ose jo me Projektin) nuk do të transferojë, japë me qira, ose të heqë aktivitetin e tij tregtar ose një pjesë të tij, apo ndonjë nga aktivet e përfshira në kryerjen e detyrimeve të saj sipas kësaj Marrëveshjeje (përveç se gjatë ecurisë së zakonshme të biznesit për qëllime zëvendësimi), me kusht që një kufizim i tillë të mos përdoret në rastet e lejuara shprehimisht në Marrëveshjet e Financimit;
- 6.2.3 Shoqëria Koncesionare nuk themelon asnjë shoqëri apo blen ose merr në pronësi apo angazhohet për të nënshkruar ndonjë aksion, apo interes në ndonjë shoqëri, pa pëlqimin paraprak me shkrim të Autoritetit Kontraktor (i cili nuk duhet të mos jepet ose të vonohet në mënyrë të paarsyeshme), përveçse kur një shoqëri e tillë është e përfshirë në ofrimin e Punimeve ose të Shërbimeve;
- 6.2.4 Shoqëria Koncesionare, pa pëlqimin paraprak me shkrim të Autoritetit Kontraktor (i cili nuk duhet të mos jepet ose të vonohet në mënyrë të paarsyeshme) nuk mund të japë hua, kredi, garanci, ose kompensim për përfitimin e ndonjë personi, ose të marrë përsipër (ose me ose pa pagesë) ndonjë borxh të ndonjë personi, përveç rasteve kur kjo parashikohet nga Dokumentet e Projektit ose Marrëveshjet e Financimit;
- 6.2.5 Ajo nuk i ndërpret apo kufizon aktivitetet e biznesit të saj ose i ndryshon bizneset e saj në një mënyrë që mund të rrezikonte përmbushjen e detyrimeve të saj sipas kësaj Marrëveshjeje, apo nis ndonjë biznes tjetër, i cili është materialisht i ndryshëm nga ai që duhet kryer prej saj sipas kësaj Marrëveshjeje;
- 6.2.6 Ajo nuk kryen ndonjë akt të ndaluar;
- 6.2.7 Ajo bën përpjekje të arsyeshme për të siguruar që Aksionerët, personat e kontrolluar prej saj, Palët e tjera të Koncesionarit dhe çdokush nga stafi i tyre të mos kryejnë ndonjë akt të ndaluar për sa kohë që kjo Marrëveshje të jetë në fuqi dhe nëse një gjë e tillë ndodh, ajo do të marrë masa rregulluese, pa vonesa të panevojshme (duke përfshirë, pa kufizim, ndërprerjen e përfshirjes së palës në fjalë në çdo punë që lidhet me këtë Marrëveshje); dhe
- 6.2.8 Shoqëria Koncesionare nuk do të kryejë asnjë veprimtari biznesi jashtë kësaj Marrëveshjeje.

7. Garancitë dhe informacioni i dhënë nga Autoriteti Kontraktor

7.1 Të dhënat e vëna në dispozicion

- 7.1.1 Autoriteti Kontraktor ose çdo Autoritet përkatës ose çdo Palë e interesuar ka vënë në dispozicion të Koncesionarit materiale, dokumente dhe të dhëna të caktuara të lidhura me Projektin dhe në Territorin e Projektit, të dhëna për trafikun dhe parashikime dhe çështje të tjera të cilat lidhen ose mund të lidhen me Projektin dhe territorin e

faqe | 12



Projektit (duke përfshirë, pa kufizim, lejet ekzistuese, skicat ekzistuese dhe dokumentet e Punimeve të Palës të Tretë (“Të dhënat e vëna në dispozicion”)).

- 7.1.2 Autoriteti Kontraktor bën përpjekjet e tij të arsyeshme për të vënë në dispozicion të Koncesionarit çdo material tjetër, që mund të bjerë në dorë të tij gjatë kohëzgjatjes së Kontratës dhe që është i llojit që do të ishte bërë i njohur në rast se do ekzistonte në kohën e vënies në dispozicion të të dhënave të disponueshme. Materiale të tilla shtesë bëhen të dhëna të vënë në dispozicion në kohën që jepen (por jo më parë).

7.2 Garancitë

- 7.2.1 Koncesionari duhet të:

- (a) Bindet për të drejtat që do të përftojë dhe natyrën dhe shkallën e risqeve që do të ndërmerra sipas kësaj Marrëveshjeje; dhe

- 7.2.2 Mbledh informacionin e nevojshëm për plotësimin e detyrimeve të tij kësaj Marrëveshjeje, duke përfshirë:

- (a) Informacionin në lidhje me natyrën, vendndodhjen dhe gjendjen e territorit të Projektit; dhe
- (b) Informacionin që lidhet me antikitetet, zonat me interes arkeologjik, shkencor ose natyror, kushtet dhe mundësitë që ofron vendi dhe cilësinë e strukturave ekzistuese.

- 7.3 Koncesionari pranon dhe konfirmon se, pavarësisht se i janë vënë në dispozicion të dhënat e disponueshme nga Autoriteti Kontraktor, nuk i është dhënë garanci në lidhje me të dhënat e vëna në dispozicion dhe Koncesionari merr përgjegjësi të plotë për ecurinë e Projektit, përshtatshmërinë e skicave ekzistuese të projektimit dhe për çdo informacion tjetër që i është dhënë. Përveçse kur përcaktohet shprehimisht si ngjarje kompensimi në Marrëveshje, Autoriteti Kontraktor nuk është përgjegjës përpara Koncesionarit si rrjedhojë e ndonjë pasaktësie, mungese, papërshtatshmërie për ndonjë qëllim, apo ndonjë mungese të çfarëdo lloji në të dhënat që Autoriteti Kontraktor ka vëna në dispozicion të Koncesionarit.

- 7.4 Dijenja apo pëlqimi nga ana e Autoritetit Kontraktor, me përjashtim të rasteve kur afati për pëlqimin nuk është respektuar, për ndonjë çështje, nuk e përjashton Autoritetin Kontraktor nga bërja e ndonjë kërkesë për zhdëmtim apo ndërmarrja e ndonjë veprimi ndaj Koncesionarit, që ndryshe do të ishte i mundshëm për t'u ndërmarrë nga Autoriteti Kontraktor sipas kësaj Marrëveshjeje, me kusht që Autoriteti Kontraktor të ketë vepruar në mirëbesim. Pavarësisht nga natyra e përgjithshme e kësaj Klausole 7.4, nëse Autoriteti Kontraktor ka rënë dakord për nënshkrimin apo ndryshimin e ndonjë Dokumenti të Projektit ose Marrëveshjeje të Financimit, ose për ndjekjen e një rrugë të caktuar veprimi, apo kur ka hequr dorë me shkrim shprehimisht nga një dispozitë, Autoriteti Kontraktor nuk ka të drejtë dhe nuk mund të bëjë ndonjë kërkesë ndaj Koncesionarit vetëm në bazë të faktit që Koncesionari ka ndërmarrë hapa apo veprime në lidhje me ndonjë dispozitë nga e cila është hequr dorë shprehimisht me shkrim.

- 7.5 Punime të bëra nga Palë të Treta

faqe | 13



- 7.5.1 Autoriteti Kontraktor bën të gjitha përpjekjet e arsyeshme për të siguruar që Pala e Tretë Sipërmarrëse të mos veprojë në atë mënyrë që të ndikojë negativisht në aftësinë e Koncesionarit për të përmbushur detyrimet e tij sipas kësaj Marrëveshjeje.
- 7.5.2 Autoriteti Kontraktor zbaton të drejtat e tij sipas Dokumenteve të Punimeve të Tretëve dhe sipas ligjit, në lidhje me Punimet e Tretëve, të bëra me kërkesën dhe me shpenzimet e Koncesionarit dhe i paguan Koncesionarit çdo shumë të përftuar nga një Sipërmarrës i Tretë, në masën që shuma të tilla lidhen me humbjet e pësuar nga Koncesionari dhe që u atribuohen shkeljeve nga ana e Sipërmarrësit të Tretë të Dokumenteve për Punimet e Tretëve.
- 7.5.3 Gjatë kohëzgjatjes së Punimeve të Tretëve, pjesët e prekura të Autostradës, siç përshkruhen në Dokumentet e Punimeve të Tretëve, konsiderohen se nuk bëjnë pjesë në Territorin e Projektit dhe Koncesionari nuk ka detyrime në lidhje me këto pjesë të Autostradës. Pas përfundimit të Punimeve të Tretëve, pjesët e prekura të Autostradës bëhen pjesë e Territorit të Projektit.
- 7.5.4 Në masën që është e mundur sipas Dokumenteve të Punimeve të Palëve të Treta, Koncesionari ka të drejtë të jetë i pranishëm në procedurat e kthimit dhe certifikimit të Punimeve të Palëve të Treta dhe gjithashtu të drejtë të bëjë përfaqësime të arsyeshme përpara Autoritetit Kontraktor në lidhje me ato gjëra që mund të kërkojë Autoriteti Kontraktor.
- 7.5.5 Autoriteti Kontraktor do të sigurojë që Punimet e Palës së Tretë përfundojnë në përputhje me Dokumentet e Punimeve të Palës së Tretë deri në [1 Janar 2019] dhe Koncesionari do të marrë pjesë në dorëzimin ndërmjet Palës së Tretë dhe të Autoritetit Kontraktor dhe ka të drejtë të paraqesë vërejtjet e veta të cilat do të merren në konsideratë nga Autoriteti Kontraktor.

7.6 Ndërmarrja e Autoritetit Kontraktor

- 7.6.1 Deri në Datën e hyrjes në fuqi, Autoriteti Kontraktor vazhdon ta shfrytëzojë dhe mirëmbajë Autostradën në të njëjtën mënyrë dhe në të njëjtën shkallë siç ka bërë më përpara.
- 7.6.2 Autoriteti Kontraktor bën të gjitha përpjekjet e arsyeshme dhe bashkëpunon me mirëbesim për të përmbushur kërkesën e Huadhënësit në lidhje me arritjen e Përmbylljes Financiare.
- 7.6.3 Pavarësisht nga çdo klauzolë tjetër e kësaj Marrëveshjeje, Autoriteti Kontraktor në të gjitha rastet që parashikohen në Klauzolën 14, 16.5, 16.6 dhe 17.3, bashkëpunon me mirëbesim dhe i ofron asistencë të arsyeshme Koncesionarit.

8. Dokumentacioni dhe bashkëpunimi

8.1 Dokumentacioni i Projektit

Koncesionari kryen të gjitha detyrimet e tij sipas Dokumenteve të Projektit, por pa pëlqimin e shprehur me shkrim të Autoritetit Kontraktor:



- 8.1.1 Nuk kryen asnjë veprim (ose mosveprim) me anë të të cilit ndonjëri prej dokumenteve të Projektit do të bëhej i pavlefshëm (duke e tërhequr, duke dhënë njoftim për përfundimin e tij, ose ndryshe), ose të ndryshohej;

ose

- 8.1.2 Nuk heq dorë, ose nuk mund të mos ushtrojë të drejtat e tij sipas Dokumenteve të Projektit;

Kur dhe për sa kohë që:

- (a) Një veprim do të bëhej shkak ose do të kishte gjasa të bëhej shkak që Koncesionari të mos ishte në gjendje të plotësonte detyrimet e tij sipas kësaj Marrëveshjeje, ose që do të shtonte detyrimet e Autoritetit Kontraktor sipas kësaj Marrëveshjeje; ose

- (b) Në rastin e një Nënkontrate, asnjë zëvendësim apo propozim ose rrugë alternative veprimi për plotësimin e detyrimeve përkatëse, nuk është miratuar nga Autoriteti Kontraktor, në përputhje me Klauzolën 4.

8.2 Dërgimi i amendamenteve të Autoritetit Kontraktor

Koncesionari i dërgon Autoritetit Kontraktor, brenda 10 (dhjetë) ditësh pune nga bërja e tyre, kopje të vërtetuara të të gjitha marrëveshjeve, amendamenteve ose dokumenteve të tjera të cilat ndryshojnë ose anulojnë një dokument të Projektit, ose një Marrëveshje Financimi të lidhur nga Koncesionari, ose të çdo dokumenti të ri të Projektit, ose të një Marrëveshjeje financimi të lidhur nga Koncesionari.

8.3 Bashkëpunimi i Autoritetit Kontraktor

- 8.3.1 Autoriteti Kontraktor i ofron Koncesionarit bashkëpunimin e arsyeshëm që mund të kërkohej për realizimin e kësaj Marrëveshjeje nga Autoriteti Kontraktor. Autoriteti Kontraktor nuk është i detyruar të ofrojë ndonjë bashkëpunim për ndeqjen e ndonjë shkeljeje të Marrëveshjes të shkaktuar nga Koncesionari ose një palë e Koncesionarit.

- 8.3.2 Autoriteti Kontraktor merr përsipër që, gjatë kohëzgjatjes së Kontratës, të bëjë përpjekje të arsyeshme për të ndihmuar Koncesionarin në përmbushjen e detyrimeve të tij sipas kësaj Marrëveshjeje dhe në përputhje me të.

- 8.3.3 Nëse ndonjë veprim, që kërkohej të kryhet nga Koncesionari në bazë të kësaj Marrëveshjeje, mund të kryhet vetëm nga Autoriteti Kontraktor, Autoriteti Kontraktor bie dakord që t'i ndër marrë hapa të tilla brenda kontrollit të tij të arsyeshëm, ose duke e kryer vetë një veprim të tillë në emër të Koncesionarit, ose me anë të një prokure ose ndonjë të drejte tjetër të dhënë Koncesionarit, për të bërë të mundur që Koncesionari të kryejë një veprim të tillë, me kusht që Autoriteti Kontraktor të ketë të drejtë ligjore për të ndërmarrë një veprim të tillë, ose për të dhënë një prokurë të tillë, dhe që një veprim i tillë të ndërmerret me shpenzimet dhe riskun e Koncesionarit.

8.4 Amendamente në Marrëveshjet e Financimit

faqe | 15



8.4.1 Koncesionari nuk i ndryshon Marrëveshjet e Financimit, në ndonjë masë të madhe, për t'iu larguar detyrimeve të tij (apo heq dorë në një masë të madhe, lejon të kalojë ose të mos zbatojë ndonjë të drejtë që mund të ketë) sipas një Marrëveshje Financimi ose të pranojë ndonjë financim tjetër nga ai i parashikuar në Marrëveshjet e Financimit ose nga Aksionerët, pa pëlqimin paraprak të Autoritetit Kontraktor, me kusht që Autoriteti Kontraktor të mos refuzojë, ose vonojë dhënien e pëlqimit të tij, përveç kur ka arsye të besohet se një amendament, largim, heqje dorë, kalim, mosveprim, ose financim i tillë mund të pritet të rrisë përgjegjësitë e Autoritetit Kontraktor ose të ketë një efekt të keq material në:

- (a) Aftësinë e Koncesionarit për të përmbushur detyrimet e tij sipas Dokumenteve të Projektit; ose
- (b) Aftësinë e Koncesionarit për të bërë një Rifinancim.

Autoriteti Kontraktor i përgjigjet çdo kërkesë për dhënie pëlqimi, të bërë nga Koncesionari në përputhje me këtë Klausolë 8.4, brenda 20 (njëzet) ditësh pune. Pranimi i një financimi tjetër nga ai sipas Marrëveshjeve të Financimit, ose nga Aksionerët, pa pëlqimin paraprak me shkrim të Autoritetit Kontraktor, dhe çdo ndryshim në një Marrëveshje Financimi, për të cilën nuk ka dhënë pëlqimin Autoriteti Kontraktor që më parë, është shkelje kontrate nga Koncesionari dhe, sipas Klausolës 8.5, nuk ka asnjë efekt ndaj Autoritetit Kontraktor sipas kësaj Marrëveshjeje ose Marrëveshjes së Drejtpërdrejtë.

8.4.2 Pavarësisht nga Klausola 8.4.1, Autoritetit Kontraktor nuk i kërkohet të japë pëlqimin e tij për heqje dorë nga një kusht apo pengesë për tërheqjen e fondeve sipas Marrëveshjeve të Financimit. Koncesionari e njofton Autoritetin Kontraktor për çdo heqje dorë nga ndonjë kusht apo pengesë për tërheqjen e parave brenda 5 (pesë) ditësh pune nga tërheqja përkatëse.

8.5 Rifinancimi

- 8.5.1 Koncesionari i jep Autoritetit Kontraktor, në çdo kohë, pa vonesë dhe pa pagesë, hollësi për rifinancimin, dhe justifikim për supozimet mbi të cilat është bazuar ai dhe çdo material tjetër të rëndësishëm rrethor që palët e Koncesionarit posedojnë.
- 8.5.2 Koncesionari merr pëlqimin paraprak me shkrim të Autoritetit Kontraktor për çdo Rifinancim Kualifikues dhe si Autoriteti Kontraktor ashtu edhe Koncesionari do të veprojnë me mirëbesim në lidhje me çdo Rifinancim.
- 8.5.3 Në rast se ndonjë ndryshim i një Marrëveshje Financimi, jo për arsye që lidhen me Koncesionarin, është një Rifinancim Kualifikues, Koncesionari do të njoftojë Autoritetin Kontraktor për termat dhe kushtet e Rifinancimit siç parashikohet në pikën 8.5.1 më sipër.
- 8.5.4 Koncesionari do të raportojë për çdo Fitim apo Humbje Rifinancimi në rastin e një Rifinancimi në Raportet e tij për Autoritetin Kontraktor të përcaktuara në Marrëveshje dhe do të sigurojë një model financiar të rishikuar nëse ka ndryshime thelbësore që kanë ndodhur si pasojë e rifinancimit.

faqe 16

**9. Përfaqësuesit e Palëve****9.1 Përfaqësuesi i Autoritetit Kontraktor**

- 9.1.1 Përfaqësuesi i Autoritetit Kontraktor është një person i autorizuar për të përfaqësuar Autoritetin Kontraktor në lidhje me realizimin e kësaj Marrëveshjeje.
- 9.1.2 Përfaqësuesi i Autoritetit Kontraktor është kreu i njësisë së zbatimit të Projektit, që krijohet nga Autoriteti Kontraktor për qëllimet e zbatimit të kësaj Marrëveshjeje, ose një person tjetër që caktohet nga Autoriteti Kontraktor në bazë të kësaj Klauzole 9.1.
- 9.1.3 Përfaqësuesi i Autoritetit Kontraktor ka të drejtë t'i japë një personi tjetër një prokurë për të përfaqësuar Autoritetin Kontraktor brenda një fushëveprimi të caktuar dhe të njoftojë Koncesionarin për dhënien e prokurës pa asnjë vonesë të panevojshme. Aty ku ndonjë dispozitë e kësaj Marrëveshjeje i referohet Përfaqësuesit të Autoritetit Kontraktor, referimi vlen gjithashtu edhe për personin e autorizuar në këtë mënyrë.
- 9.1.4 Autoriteti Kontraktor ka të drejtë të zëvendësojë Përfaqësuesin e Autoritetit Kontraktor në çdo kohë dhe një zëvendësim i tillë hyn në fuqi me marrjen e njoftimit për një zëvendësim të tillë nga Koncesionari.
- 9.1.5 Veprimet ose udhëzimet e Përfaqësuesit të Autoritetit Kontraktor, për aq sa parashikohen këtu, konsiderohen veprime ose udhëzime të Autoritetit Kontraktor, përveçse kur Autoriteti Kontraktor e njofton Koncesionarin paraprakisht që një veprim ose udhëzim i caktuar nuk është veprim ose udhëzim i Autoritetit Kontraktor.
- 9.1.6 Çdo kërkesë për t'i dhënë informacion ose dokumente Autoritetit Kontraktor, sipas Marrëveshjes, është një kërkesë që dokumente të tilla t'i bëhen të njohura Përfaqësuesit të Autoritetit Kontraktor, përveçse kur Autoriteti Kontraktor e vë në dijeni Koncesionarin për një person tjetër të cilit i duhen dërguar dokumente të tilla.

9.2 Përfaqësuesi i Koncesionarit

- 9.2.1 Përfaqësuesi i Koncesionarit është një person i autorizuar për të përfaqësuar Koncesionarin në lidhje me zbatimin e kësaj Marrëveshjeje.
- 9.2.2 Përfaqësuesi i Koncesionarit është Z. Pellumb Salillari ose një person tjetër që caktohet nga Koncesionari në përputhje me këtë Klauzolë 9.2.
- 9.2.3 Koncesionari mund ta zëvendësojë Përfaqësuesin e Koncesionarit, duke i dërguar një njoftim me shkrim Autoritetit Kontraktor të paktën 10 (dhjetë) ditë pune më parë.
- 9.2.4 Veprimet ose udhëzimet e Përfaqësuesit të Koncesionarit, për aq sa ato parashikohen këtu, konsiderohen veprime ose udhëzime të Koncesionarit, përveç se kur Koncesionari e njofton Autoritetin Kontraktor paraprakisht që një veprim ose udhëzim i caktuar nuk është veprimi ose udhëzimi i Koncesionarit.

9.3 Personeli kryesor

Koncesionari dhe Nënkontraktorët, sipas rastit, caktojnë personelin kryesor. Sapo një anëtar i personelit kryesor ndërpret veprimtarinë, në rast vdekjeje apo sëmundje serioze, ose



dorëheqjeje, por, në të gjitha rastet e tjera, përpara përfundimit të emërimit, Koncesionari dhe Nënkontraktorët, sipas rastit, marrin pëlqimin e Autoritetit Kontraktor për anëtarin zëvendësues të personelit kryesor. Autoriteti Kontraktor ka të drejtë vetëm të mos e japë pëlqimin e tij për emërimin e një anëtar të personelit kryesor, për shkak se personi nuk ka kualifikimet ose përvojën e nevojshme për të kryer rolin e propozuar. Në mungesë të ndonjë komentit apo kundërshtimit nga Autoriteti Kontraktor, në lidhje me personelin kryesor të propozuar, brenda një periudhe prej 10 (dhjetë) ditësh pune, do të vlerësohet se Autoriteti Kontraktor ka qenë dakord me emërimin e personelit kryesor zëvendësues.

Pjesa 2: Prona

10. Pronësia dhe përdorimi i pronës

10.1 Territori i Projektit

10.1.1 Autoriteti Kontraktor vë në dispozicion të Koncesionarit territorin e Projektit të pastruar nga çdo barrë në, apo maksimumi përpara:



- (a) Datës së Hyrjes në Fuqi të Marrëveshjes; ose
- (b) Në lidhje me pjesën e Territorit të Projektit që kërkohet për të kryer punimet në Urën e lumit Drin, punimet për mbikalimet dhe kryqëzimet dhe punimet për Sheshin e pagimit të taksës, sikundër përcaktohen në Programin e përditësuar dhe të pranuar nga Inxhinieri i pavarur, jo më vonë se maksimumi:
 - (i) Data e fillimit të Punimeve Kapitale; dhe
 - (ii) 6 muaj pas miratimit të Programit të Punimeve Kapitale.

Pavarësisht nga sa më sipër, Autoriteti Kontraktor e lejon Koncesionarin të futet në të gjitha pjesët e Territorit të Projektit, me qëllim për të kontrolluar kushtet e tij dhe për të informuar përgatitësit e Programit, duke filluar nga data e Hyrjes në Fuqi.

Autoriteti Kontraktor garanton se Territori i Projektit vihet në dispozicion i pastruar nga çdo barrë, pa persona të paaautorizuar apo të drejta të palëve të treta, përveç atyre barrëve apo të drejtave që u janë dhënë të tretëve, sikundër bëhet e njohur në kategoritë 2 dhe 3 të Shtojcës 9, të të dhënave të vëna në dispozicion, ose siç e kërkon ligji. Çdo shkelje nga Autoriteti Kontraktor i kësaj Klausolës 10.1.1, ose ekzistenca e çdo barre ose e të drejtave të të tretëve, që nuk janë bërë të njohura të të dhënave të vëna në dispozicion, përbëjnë një ngjarje kompensimi.

10.1.2 Autoriteti Kontraktor i mbyll të gjitha pikat hyrëse dhe dalëse në Autostradë, të përcaktuara si të kategorisë së parë në Shtojcën 9 deri në Datën e Hyrjes në fuqi.

10.1.2A Koncesionari, në lidhje me pikat hyrëse e dalëse në Autostradë, të përcaktuara si të kategorisë së dytë në Shtojcën 9, ndërton pa shpenzime të Autoritetit Kontraktor, rrugë të reja hyrëse e dalëse, si pjesë të punimeve për Mbikalimin dhe Kryqëzimin dhe i mbyll pikat e pakontrolluara hyrëse dhe dalëse, si pjesë të punimeve për mbikalimin dhe kryqëzimin, me kusht që Autoriteti Kontraktor të

18



ofrojë një asistencë të tillë që të konfirmojë në mënyrë të arsyeshme sigurinë e Koncesionarit në bërjen e një pune të tillë.

10.1.2B Në lidhje me pikat hyrëse dhe dalëse në Autostradë, të përcaktuara si të kategorisë së tretë në Shtojcën 9, Autoriteti Kontraktor, brenda 2 (dy) vjetësh nga data e hyrjes në fuqi dhe pa kosto për Koncesionarin, ose:

- (i) Ndërton rrugë të reja lokale hyrëse e dalëse; ose
- (ii) Realizon zhvendosjen e nevojshme të popullsisë dhe/ose shpronësimin e tokës në përputhje me një plan për zhvendosjen e popullsisë, i cili përgatitet në përputhje me Standardin e Performancës 5 të IFC-së sa më shpejt që të jetë praktikisht e arsyeshme,

kohë gjatë të cilës pikat hyrëse e dalëse do të qëndrojnë të hapura.

10.1.3 Pavarësisht nga detyrimi i Autoritetit Kontraktor sipas Klauzolave 10.1.2 dhe 10.1.2.B më sipër, Koncesionari ka përgjegjësi të vazhdueshme për parandalimin e rihapjes së pikave hyrëse e dalëse në Autostradë, të cilat Autoriteti Kontraktor i mbyll sipas Klauzolës 10.1.2, duke parandaluar hapjen e pikave shtesë të pakontrolluara në Autostradë, pas Datës së hyrjes në fuqi, dhe për mbylljen e çdo pike të pakontrolluar hyrëse dhe dalëse në Autostradë që nuk është përcaktuar as si në kategorinë e parë dhe as si kategorinë e tretë e Shtojcës 9.

10.1.4 Autoriteti Kontraktor i jep mundësi Koncesionarit të hyjë e të dalë në Territorin e Projektit dhe e lejon ta përdorë atë territor, pa e trazuar, gjatë gjithë kohëzgjatjes së Kontratës.

10.1.5 Pronësia apo të drejtat e tjera ndaj të gjitha pjesëve të Territorit të Projektit i mbeten apo i besohen Autoritetit Kontraktor. Autoriteti Kontraktor pranon që, gjatë gjithë kohëzgjatjes së Kontratës, të mos transferojë apo heqë Territorin e Projektit apo ndonjë pjesë të tij, apo ndonjë interes në të, përveç se në përputhje me këtë Marrëveshje.

10.1.6 Kostot dhe shpenzimet e marrjes nën kontroll, përfshirë shpronësimin e tokës dhe zhvendosjen e popullsisë, të të gjitha pjesëve të Territorit të Projektit dhe dhënia e të drejtave Koncesionarit, në përputhje me këtë Klauzolë 10, përballohen nga Autoriteti Kontraktor. Përveç se kur kjo Marrëveshje e parashikon ndryshe, pas kthimit të Territorit të Projektit, në përputhje me këtë Klauzolë 10, të gjitha kostot dhe shpenzimet, të lindura në lidhje me Territorin e Projektit, përballohen nga Koncesionari. Autoriteti Kontraktor është dakort se çdo pengesë apo vonesë në kryerjen e kësaj Marrëveshjeje nga ana e Koncesionarit për arsye të shpronësimit nga autoritetet ose palët e treta do të jetë një Ngjarje Lehtësimi.

10.1.7 Në varësi të kushteve të kësaj Marrëveshjeje, në Datën e Përfundimit, Koncesionari i kthen Autoritetit Kontraktor Territorin e Projektit, në përputhje me Klauzolën 36 dhe Klauzolën 38.2.

1949 4 faqe | 19



- 10.1.8 Territori i Projektit nuk përdoret nga Koncesionari për ndonjë qëllim tjetër nga ai i realizimit të Projektit, duke respektuar kërkesat e zbatueshme ligjore dhe kushtet e kësaj Marrëveshjeje.
- 10.1.9 Të gjitha shpenzimet që dalin për pronësinë e regjistrimit, regjistrimin e tokës se autostrades dhe / ose tokë shtesë në Zyrat Vendore ose të Regjistrimit të Pasurive (ZVRPP) dhe / ose kosto të tjera që rrjedhin nga aktet ligjore të nxjerra nga Këshilli i Ministrave në lidhje me regjistrimin e pronësisë së kësaj toke, duhet të përmbushen nga Autoriteti Kontraktues.

10.2 **Trualli shtesë dhe trualli ekstra**

- 10.2.1 Në varësi të Klausolës 21.14 dhe pavarësisht prej saj, nëse Koncesionari kërkon ndonjë truall shtesë për Territorin e Projektit, me qëllim përmbushjen e ndonjërit prej detyrimeve të tij, sipas kësaj Marrëveshjeje, i cili më pas bëhet pjesë e Autostradës, për aq sa Inxhinieri i pavarur vërteton se një Truall i tillë shtesë kërkohej nga Koncesionari për plotësimin e detyrimeve të tij sipas kësaj Marrëveshjeje, (dhe se detyrimet përkatëse nuk mund të respektohen përmes përdorimit vetëm të Territorit të Projektit, ose të tokës që aktualisht zotërohet nga Shteti), Autoriteti Kontraktor e ofron një tokë të tillë shtesë sa më shpejt që të jetë praktikisht e mundur. Të gjitha kostot e kërkuara gjatë procesit të përfundimit të tokës shtesë në fillim do të paguheshin nga Koncesionari dhe, në masën që Inxhinieri i Pavarur e ka konfirmuar se një tokë e tillë nuk është e disponueshme si pjesë e Territorit të Projektit, ose përmes përdorimit të tokës në zotërim të shtetit, mund të kërkohej si ngjarje kompensimi. Për shmangien e çdo dyshimi, në rast se Inxhinieri i Pavarur mendon se toka e kërkuar mund të sigurohet ose si pjesë e Territorit të projektit, ose përmes përdorimit të tokës shtetërore, e cila aktualisht nuk është pjesë e Projektit dhe nuk është në zotërim të shtetit, të gjitha kostot e sigurimit të një toke të tillë do të përballohen nga Koncesionari dhe nuk mund të kërkohej si ngjarje kompensimi. Për shmangien e dyshimit, në rast se Inxhinieri i Pavarur konsideron, mbi baza të arsyeshme dhe argumente, se toka e kërkuar është në dispozicion ose si pjesë e Territorit të Projektit ose nëpërmjet përdorimit të tokës shtetërore, në masën që Koncesionari megjithatë zgjedh të përdorë tokën e cila nuk është aktualisht pjesë e Territorit të Projektit dhe nuk është në pronësi të shtetit të gjitha kostot e marrjes së kësaj toke, do të mbulohen nga Koncesionari.
- 10.2.2 Sapo Truall shtesë merret, për të gjitha qëllimet e kësaj Marrëveshjeje, konsiderohet si rrjedhojë pjesë e Territorit të Projektit për të gjitha qëllimet e kësaj Marrëveshjeje.
- 10.2.3 Kur Koncesionari kërkon të përdorë përkohësisht truall ekstra, përveç Territorit të Projektit dhe Truallit shtesë, me qëllim që të respektojë detyrimet e tij sipas kësaj Marrëveshjeje, ai përfiton të drejtën, ose e siguron miratimin për ta përdorur Truallin ekstra vetëm me shpenzimet dhe riskun e tij dhe me pëlqimin paraprak me shkrim të Autoritetit Kontraktor, me kusht që Autoriteti Kontraktor të mos ia refuzojë dhënien e pëlqimit për marrjen e Truallit ekstra, nëse dhe për aq sa Inxhinieri i pavarur vërteton se një Truall i tillë ekstra kërkohej nga Koncesionari përkohësisht për kryerjen e detyrimeve të tij sipas kësaj Marrëveshjeje. Të gjitha shpenzimet që rrjedhin gjatë procesit që lidhet me fitimin e të drejtave dhe të drejtës për Truall Shtesë do të jenë në gjendje të rifitohen si një Ngjarje Kompensimi.

faqe 20



- 10.2.4 Sapo janë marrë të drejtat ose miratimi për të përdorur Truallin ekstra nga Koncesionari, Koncesionari bie dakord që të drejtat ose një përfitim i tillë për të përdorur Truallin ekstra, i cili i mbetet Koncesionarit deri në datën e përfundimit, do t'i transferohen Autoritetit Kontraktor në Datën e Përfundimit.
- 10.2.5 Në varësi nga Klausola 10.2.3, Autoriteti Kontraktor i jep të gjithë asistencën e nevojshme Koncesionarit për shpronësimin dhe/ose marrjen e Truallit ekstra, megjithatë, Autoriteti Kontraktor nuk është i detyruar të bëjë ndonjë shpenzim shtesë.

10.3 Rruga e Degezimit

Autoriteti Kontraktor do të sigurojë që Autoriteti Përkatës ofron, operon dhe mirëmban si duhet Rrugët e Degëzimit për në Autostradë në një standard të mjaftueshëm në përputhje me Ligjin, në mënyrë që të sigurojë lëvizjen e lirë dhe qasje të vazhdueshme të trafikut në këto Rrugë Degëzimi në Autostradë.

11. Pagimi i taksës së rrugës dhe përdorimi i Autostradës

11.1 Kërkesat në lidhje me taksën e rrugës

- 11.1.1 Koncesionari mbledh dhe mban të ardhurat nga taksa e rrugës.
- 11.1.2 Koncesionari kryen punimet për ndërtimin e shesheve për pagimin e taksës së rrugës në përputhje me kërkesat e përcaktuara në Seksionin 6.2.2 të Shtojcës 5.
- 11.1.3 Koncesionari e përdor sistemin e taksës së rrugës menjëherë pas Datës së fillimit të pagimit të taksës së rrugës.

11.2 Strategjia e taksës së rrugës

- 11.2.1 Koncesionari përdor një shesh me dy kahe për pagimin e taksës në afërsi të Tunelit të Thirrës.

11.3 Vjelja e të ardhurave nga taksa e rrugës

Koncesionari vjel (i) në monedhën e ligjshme të Shqipërisë, herë pas here, ose (ii) në euro, të ardhurat nga taksa e rrugës në përputhje me këtë Klausolë 11, Manualin e Shfrytëzimit dhe të Mirëmbajtjes dhe me Seksionin 3.2.5 të Shtojcës 5, ose ndryshe, siç e parashikon ligji, menjëherë pasi vjen data, sipas Klausolës 11.1.3.

11.4 Shkalla e taksave

- 11.4.1 Shkallët e taksave do t'i nënshtrohen TVSH-së, sikurse parashikohet në ligj.
- 11.4.2 Koncesionari e vendos në një vend të dukshëm informacionin për shkallët e taksës së rrugës, me qëllim për të informuar përdoruesit, në përputhje me Manualin e Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes.
- 11.4.3 Koncesionari zbaton shkallët e mëposhtme të taksës së rrugës menjëherë pasi fillon data e pagimit të taksave (pa TVSh):

 f. 21



Sheshi i pagimit të taksës së rrugës	Shkalla e taksës së rrugës (euro)
Tuneli i Thirrës	4.17 euro

Taksa e rrugës në lekë është shuma e llogaritur me kursin zyrtar të këmbimit nga euro në lekë të Bankës së Shqipërisë në datën që fillon pagimi i taksës së rrugës.

11.4.4 Shkalla e taksës së rrugës rregullohet në ditën e parë të çdo viti të plotë kalendarik, duke filluar nga viti i dytë i plotë kalendarik.

(a) Shkalla e taksës rregullohet në bazë të formulës së mëposhtme:

$$R_i = R_{\text{fbd}} \times I$$

Ku:

R_i është shkalla e taksës në euro në vitin i

R_{fbd} është shkalla e taksës në euro në datën financiare bazë

I është Indeksi, i llogaritur si më poshtë:

$$I = \left([0.25] * \frac{ECPI_i}{ECPI_0} \right) + \left([0.25] * \frac{ECCI_i}{ECCI_0} \right) + \left([0.5] * \frac{LCPI_i * LFXR_0}{LCPI_0 * LFXR_i} \right)$$

Ku:

I = Indeksi në vitin i;

$ECPI_0$ = Euro Indeksi i çmimeve në muajin në të cilën bie data financiare bazë;

$ECPI_i$ = Euro Indeksi i çmimeve në muajin e fundit për të cilën ka të dhëna të disponueshme në datën e llogaritjes;

$EPPI_0$ = Indeksi i BE-së për çmimin e prodhimit në vitin që bie data financiare bazë;

$ECCI_i$ = Indeksi i BE-së për çmimin e prodhimit në vitin e fundit për të cilin ka të dhëna të disponueshme në datën e llogaritjes;

$LCPI_0$ = Indeksi i çmimit të konsumatorit në lekë në muajin në të cilin bie data financiare bazë;

$LCPI_i$ = Indeksi i çmimit të konsumatorit në lekë në muajin e fundit për të cilin ka të dhëna të disponueshme në datën e llogaritjes;

$LFXR_0$ = Norma e kursit të këmbimit nga lekë në euro e Bankës së Shqipërisë në ditën bie data financiare bazë;

$LFXR_i$ = Norma e kursit të këmbimit nga lekë në euro në ditën e fundit për të cilën ka të dhëna të disponueshme në datën e llogaritjes.



- (b) Vlera në lekë e shkallës së rregulluar të taksave të rrugës llogaritet duke këmbyer shkallën e rregulluar të taksës së rrugës në Euro, me kursin zyrtar të këmbimit nga euro në lekë të Bankës Kombëtare, të përdorur në datën e këmbimit; dhe
- (c) Në llogaritjen e shkallës së rregulluar të taksës së rrugës, Koncesionari e rrumbullakos vlerën e shkallës së llogaritur të taksës së rrugës në një shifër pas presjes dhjetore, në Euro (0,1 euro) dhe në dhjetë, në lekë (10 lekë).

11.4.4A Në rastin që kursi mesatar i këmbimit gjatë 30 (tridhjetë) ditëve paraprirëse gjatë një viti të Kontratës ndërmjet lekut dhe euros ndryshon me një faktor që e kalon 5% nga kursi i këmbimit që ekzistonte në kohën e rregullimit më të fundit dhe ky ndryshim nuk kthehet përsëri brenda [5%] të normës origjinale të këmbimit brenda 10 ditësh prej saj, Koncesionari dhe Autoriteti Kontraktor do të rregullojnë Normën e Taksës në përputhje me Klausolën 11.4.4 deri në maksimumi 3 (tre) përshtatje për vit Kontrate.

11.4.4B Në rast se Koncesionari gjykon si të panevojshme apo dëmtuese për të rregulluar Normën e Taksës sipas Klausolës 11.4.4 apo Klausolës 11.4.4A më sipër në një rrethanë të dhënë do të ketë të drejtën të refuzojë të bëjë rregullimin e Normës së Taksës apo të rregullojë Normën e Taksës me një shumë më të vogël se do ta lejonin ndryshe Klausolat 11.4.4 apo 11.4.4A. Çdo vendim për të pakësuar rregullimet për një periudhë të dhënë do të jetë e pakthyeshme deri në pikën tjetër në të cilën do të shfaqen rregullimet.



11.4.5 Taksa e rrugës kategorizohet dhe taksohet sipas përlllogaritjes në Klausolës 11.4.3 dhe 11.4.4 më sipër, në varësi të klasës së automjetit në bazë të klasifikimit të automjeteve:

Fasha e tarifave	Klasa e Automjetit	Lloji i Automjetit	Koeficienti i taksës së rrugës
1	A	Motoçikleta, motoskutera, dhe automjete me tre rrota	0.50
2	B C D	Automjete për pasagjerë (2 boshte – 4 rrota) Automjete të lehta komerciale dhe mikrobusë (2 akse – 4 rrota) me lartësi deri në 1.90m Mikrobusë dhe makina që tërheqin trailera (2 akse – 4 rrota)	1.00
3	E F	Autobusë (2 akse – 6 rrota) Automjete të vogla komerciale (2 akse – 6 rrota) me lartësi ndërmjet 1.90m dhe 2.70 m	2.25
4	G	Kamionë të mesëm dhe autobusë të rëndë (3 akse), duke përfshirë automjetet komerciale me lartësi mbi 2,70 m	3.25



5	H	Kamionë të rëndë (4 akse dhe më shumë)	4.50
---	---	--	------

- 11.4.6 Në rastin e një ndryshimi në ligj në lidhje me klasifikimin e automjeteve, dispozitat në 11.4.5 më sipër do të përshtaten, sipas rastit. Koncesionari i propozon Autoritetit Kontraktor për miratim (ky miratim nuk do të refuzohet pa arsye) rregullimet përkatëse në Koeficientët e Takse se Rruges për t'u përshtatur me kategorizimin e ri, në një mënyrë të tillë që niveli i ri i të Ardhurave nga Taksat e Rruges nuk ndryshojnë nga të Ardhurat e Taksave të Rruges të projektuara në Modelin Financiar. Në rast se do të jetë e nevojshme rrumbullakimi i Koeficientëve të Taksave të Rruges ndryshimi ndërmjet nivelit të ri të të Ardhurave nga Taksat e Rruges dhe të Ardhurat e Taksave të Rruges aktuale të projektuara nuk duhet të kalojnë 0.1% e të Ardhurave të Taksave të Rruges të projektuara aktuale.

11.5 Regjistrimi i informacionit për taksat



- 11.5.1 Koncesionari monitoron dhe mban të dhëna të plota dhe të sakta për të gjitha të ardhurat nga taksat e rrugës dhe të dhëna për trafikun dhe e përfshin këtë informacion në raportet mujore dhe raportet e ecurisë vjetore, në përputhje me Klauzolën 21.8.7.
- 11.5.2 Autoriteti Kontraktor herë pas here (me shpenzimet e veta) i inspekton, monitoron, ose i kontrollon këto të ardhura nga taksa e rrugës dhe të dhënat e trafikut dhe kryen kontrole të Koncesionari në lidhje me përdorimin e taksës së rrugës, sipas Klauzolës 21.9.

11.6 Metoda e pagesës së taksës së rrugës

- 11.6.1 Koncesionari pranon format e mëposhtme të pagesës nga përdoruesit:

- (a) Pagesa me para në dorë në lekë ose në euro;
- (b) Pagesa me kartë debiti ose me kartë krediti,

ndërsa opsioni se cila formë pagese do të përdoret, zgjidhet nga çdo përdorues i veçantë.

- 11.6.2 Koncesionari gjithashtu duhet të pranojë pagesat elektronike me anë të një sistemi elektronik të vjeljes së taksave të rrugës (ETC) të paktën një njëriën korsi të autostradës, e cila duhet të funksionojë në të dy kahet e rrugës. Sistemi ETC i përdorur nga Koncesionari duhet të jetë në përputhje me Direktivën Evropiane 2004/52/KE dhe duhet të minimizojë në maksimumin e mundshëm riskun e mospagimit të taksës. Me qëllim që të pasqyrojë kërkesat e pasjes së një sistemi ETC funksional, Koncesionarit i jepet një periudhë 1 (një) vjeçare, që nga përfundimi paraprak i Punimeve për sheshin e taksës së Koncesionit, përpara se kjo Klauzolë 11.6.2 të bëhet e zbatueshme.

11.7 Përdoruesit e përjashtuar

- 11.7.1 Autoriteti Kontraktor dhe Koncesionari bien dakord që Lista e Përdoruesve të përjashtuar për të cilën është rënë dakord, e parashikuar në Shtojcën 17, të jetë një

faqe 24



listë e plotë e përdoruesve që lejohen të udhëtojnë në Autostradë pa pagesë dhe që nuk u kërkohet të paguajnë taksën e rrugës, ndërsa të gjithë përdoruesve të tjerë (përveç në rast urgjence) u kërkohet të paguajnë taksën e rrugës.

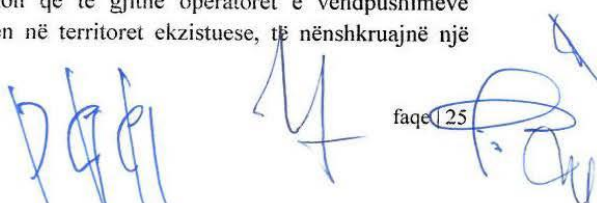
- 11.7.2 Asnjëra nga palët nuk mund të shtojë ose heqë ndonjë person apo grup njerëzish nga Lista e rënë dakord e Përdoruesve, siç parashikohet në shtojcën 17 të kësaj Marrëveshjeje, pa pëlqimin paraprak të palës tjetër.

11.8 Përdoruesit e shpeshtë

- a) Koncesionari harton dhe zbaton një skemë zbritjesh për Përdoruesit e shpeshtë brenda një periudhe prej 6 (gjashtë) muajsh që nga Data e Përfundimit të punimeve për sheshin e taksës, skemë e cila duhet të bazohet në të dhënat aktuale dhe të parashikuara të trafikut, të konfirmuara nga Inxhinieri i Pavarur dhe të miratuara nga Autoriteti Kontraktor. Një skemë e tillë për përdoruesit e shpeshtë rishikohet dhe përditësohet në fillim të çdo viti të Kontratës, duke marrë parasysh kushtet e aktuale të trafikut të Autostradës.
- b) Koncesionari do t'i paguajë çdo vit Autoritetit Kontraktor për tre vitet e para nga Data e Përfundimit të Punimeve për Taksat e Rrugës, një shumë prej 120.000 Euro (përfshirë TVSH-në), si pagesa të drejtpërdrejta. Këto pagesa direkte do të bëhen me qëllim minimizimin e ndikimit socio-ekonomik që rrjedh nga futja e Taksave të Rrugës për përdoruesit e shpeshtë lokale.

11.9 E drejta për të nxjerrë të ardhura shtesë

- 11.9.1 Për aq sa lejohet me ligj, Koncesionari mund ta përdorë Autostradën për të nxjerrë të ardhura shtesë, përveç të ardhurave nga taksat e rrugës, duke përfshirë, për të shmangur çdo dyshim, ofrimin e vendpushimeve.
- 11.9.2 Çdo propozim i Koncesionarit për të nxjerrë të ardhura nga Autostrada i nënshtrohet miratimit të Autoritetit Kontraktor.
- 11.9.3 Kur vendpushimet ekzistojnë në Autostradë në datën e hyrjes në fuqi të Marrëveshjes:
- (a) Përpara datës së hyrjes në fuqi, Autoriteti Kontraktor përcakton se cilat vendpushime do të vazhdojnë të funksionojnë dhe cilat do të hiqen andej;
 - (b) Autoriteti Kontraktor është vetë përgjegjës për heqjen e ndonjë vendpushime ekzistues dhe për kompensimin e pronarëve të tyre;
 - (c) Autoriteti Kontraktor u kërkon të gjitha vendpushimeve ekzistuese të cilat do të mbeten brenda të djathtës së rrugës, marrëveshjen e nënshkruar standarde, siç parashikohet në dispozitat e klauzolës 11.9.3 (d) brenda gjashtë muajve pas Dates së Hyrjes në Fuqi dhe do t'i kërkojë atyre të marrin leje shfrytëzimi dhe licensa të tjera që kërkon ligji jo më vonë se 1 vit pas datës së hyrjes në fuqi [të Marrëveshjes];
 - (d) Autoriteti Kontraktor kërkon që të gjithë operatorët e vendpushimeve ekzistuese, që do të mbeten në territoret ekzistuese, të nënshkruajnë një





Marrëveshje standard me Koncesionarin, ku të përcaktohen të drejtat dhe detyrimet përkatëse të palëve (pra, detyrimet e operatorit të Pikës së pushimit për të ofruar një nivel të kënaqshëm shërbimi për përdoruesit e mjeteve dhe për t'i paguar një tarifë Koncesionarit; detyrimet e Koncesionarit për të ofruar shërbime në vendpushime, duke përfshirë mirëmbajtjen e trotuareve, largimin e borës, kontrollin e bimësisë, etj.) brenda gjashtë muajve pas hyrjes në fuqi. Për shmangien e dyshimit, në rast se Zonat e Pushimit të lejuara nuk do të nënshkruajnë marrëveshjen standarde me Koncesionarin, do të konsiderohen automatikisht nga Autoriteti Kontraktor si zonë pushimi e hequr në përputhje me klauzolën 11.9.3 (a).

11.10 Vendpushimet

11.10.1 Duke filluar nga data e kësaj Marrëveshjeje, kur Autoriteti Kontraktor jep leje për krijimin e vendpushimeve të reja, që kanë një ndikim material negativ në aftësinë e Koncesionarit për të përmbushur detyrimet e tij, ose për ushtrimin e të drejtave të tij sipas kësaj Kontrate, dhënia e një lejeje të tillë quhet Ngjarje kompensimi. Megjithatë, Autoriteti Kontraktor do të diskutojë më parë me Koncesionarin para dhënies së lejes për Zonat e Pushimit dhe sa të jetë e mundur, do të marrë në konsideratë vërejtjet dhe kërkesën e Koncesionarit.

11.10.2 Koncesionari mund të zhvillojë dhe të përfshijë vendpushime, në përputhje me Seksionin 3.1.8.4 të Shtojcës 5 dhe, për shmangien e dyshimeve, çdo e drejtë për truall apo për përdorim të tij, që kërkohej për t'i dhënë mundësi Koncesionarit të kryejë zhvillime të tilla, do të merret me shpenzimet dhe riskun e Koncesionarit.

11.10.3 Të gjitha vendpushimet janë pjesë e Autostradës dhe zhvillimi, shfrytëzimi dhe mirëmbajtja e vendpushimeve është pjesë e Punimeve dhe Shërbimeve.

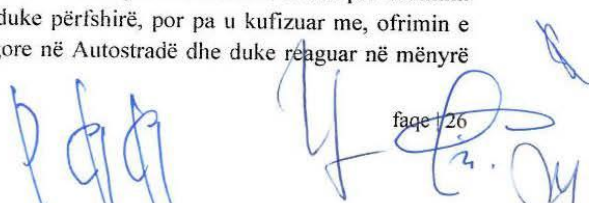
11.10.4 Në vartësi të Klauzolës 11.9, Koncesionari ka të drejtë të vendosë tarifa për përdorimin e vendpushimeve nga të tretët.

11.11 Zbatimi i taksës së rrugës

11.11.1 Për sa kohë që Koncesionari përmbush kërkesat e Seksionit 3.2.5 të Shtojcës 5 dhe një përdorues kryen një shkelje, duke mos paguar taksën e rrugës, atëherë Autoriteti Kontraktor i paguan Koncesionarit kompensim për evazion të taksës së rrugës.

11.11.2 Kompensimi për mospagim të taksës së rrugës është i pagueshëm vetëm në lidhje me shkelje të taksës së rrugës për të cilat ka prova të paraqitura në përputhje me kërkesat e Seksionit 3.2.5 të Shtojcës 5, dhe të raportuara në përputhje me kërkesat e Lidhjes 6 të Shtojcës 5, të cilat i paraqiten Autoritetit Kontraktor nga Koncesionari. Kompensimi për mospagimin e taksave të rrugës është i barabartë me shumën që do të paguante përdoruesi që ka kryer shkeljen, duke mos paguar taksën e rrugës, në përputhje me shkallët e taksës së rrugës që në përdorim në kohën e shkeljes së kryer.

11.11.3 Autoriteti Kontraktor i jep të gjithë ndihmën e arsyeshme Koncesionarit për zbatimin e taksës së rrugës nga përdoruesit, duke përfshirë, por pa u kufizuar me, ofrimin e pranisë së arsyeshme të policisë rrugore në Autostradë dhe duke reaguar në mënyrë

 fage 126



efikase ndaj kërkesave të Koncesionarit për ndihmë shtesë në rastin e shkeljeve të taksave rrugore dhe/ose mospagimin e tyre.

- 11.11.4 Për shmangien e çdo dyshimi, dispozitat e kësaj Klauzole 11 (dhe aspektet e Shtojcës 5 të referuara në të) përcaktojnë tërësinë e detyrimeve të Koncesionarit në lidhje me përdorimin e taksës.

Pjesa 3: Ndërtimi

12. Territori i punimeve të Projektit dhe kushtet e tokës

12.1 Hetimi i Territorit të Projektit

- 12.1.1 Pa cenuar përfitimet (të drejtat) e Koncesionarit sipas Klauzolave 10.1 dhe 10.2, Koncesionari garanton se:

- (a) Aq sa ishte e mundur, ka inspektuar dhe kontrolluar me sy dhe është bindur se Territori i Projektit dhe mjediset përreth dhe, sipas rastit, të gjitha strukturat apo punimet ekzistuese brenda, sipër, poshtë, në gjithë hapësirën, ose mbi Territorin e Projektit, ose që synohet të përdoren për ndërtimin e ndonjë tuneli;



- (b) Është njohur dhe është bindur për natyrën e kushteve klimatike, hidrologjike, ekologjike, mjedisore dhe të përgjithshme të Territorit të Projektit dhe rrethinat e tij, natyrën e tokës dhe nëntokës, duke përfshirë të gjitha kushtet nënsipërfaqësore, pavarësisht nëse ishin të parashikueshme apo jo, formën dhe natyrën e Territorit të Projektit, riskun e dëmtimit apo të dëmit ndaj pronave pranë tij, ose që prekin Territorin e Projektit dhe pronarët e pronave të tilla, natyrën e materialeve (natyrale ose jo) që do të gërmohen, dhe natyrën e projektit, punën, impiantet, dhe materialet e nevojshme për Projektin;

- (c) Është bindur në lidhje me:

- (i) Mjetet e komunikimit dhe mundësitë për të hyrë e dalë dhe për të përdorur të gjithë Territorin e Projektit dhe mjaftueshmërinë e të drejtave të përdorimit të këtij territori për këto qëllime, sikurse përcaktohet në Klauzolën 10.1; dhe

- (ii) Masat mbrojtëse paraprake dhe oraret dhe metodat e punës të nevojshme për të parandaluar ndonjë shqetësim apo ndërhyrje, qoftë publike apo private, që mund të shkaktohet nga të tretët.

- 12.1.2 Autoriteti Kontraktor nuk është përgjegjës para Koncesionarit për ndonjë pasaktësi, mosveprim, papërshtatshmëri për ndonjë qëllim, apo për pamjaftueshmëri të ndonjë lloji, cilido qoftë, të ndonjë vrojtimi topografik që Autoriteti Kontraktor i paraqet Koncesionarit. Koncesionari garanton dhe garanton përpara Autoritetit Kontraktor se e ka bërë analizën dhe kontrollin e vet të këtyre vrojtimeve dhe se është bindur në lidhje me saktësinë, plotëshmërinë dhe përshtatshmërinë e tyre për këtë qëllim, si dhe për sa i takon kualifikimeve prej eksperti dhe metodologjisë së autorëve të tyre, dhe

Handwritten signatures and a stamp. A small stamp reads "faqe | 27".



se Koncesionari nuk shlyen në asnjë mënyrë ndonjë detyrim sipas kësaj Marrëveshjeje, as nuk ka të drejtë të ngrejë padi ndaj Autoritetit Kontraktor për shkak se vrojtime të tilla topografike janë jo korrekte ose të pamjaftueshme.

- 12.1.3 Deri në Përmbylljen Financiare, në rast të identifikimit me anë të inspektimit dhe sigurimit të provave nga Koncesionari për pasaktësi materiale, mosveprime, paaftësi për çdo qëllim ose pamjaftueshmëri të çdo lloji në anketat e ofruara nga Autoriteti Kontraktor për Koncesionarin deri në atë datë, kjo ngjarje do të reflektohet për të rregulluar shpenzimet e projektuara për ndërtim të parashikuara për Modelin Financiar.

13. Antikitetet

- 13.1 Në rastin e zbulimit të ndonjë antikiteti në Territorin e Projektit, pas datës në të cilën Autoriteti Kontraktor i ka dorëzuar Koncesionarit Territorin e Projektit, ose kur germimi për antikitete ka filluar përpara nënshkrimit të kësaj Marrëveshjeje, që nuk është përfunduar në kohën e dorëzimit të Territorit të Projektit, Koncesionari do të bindë Nënkontraktorin e Ndërtimit:

- 13.1.1 Të ndërmarrë të gjitha hapat e nevojshme që kërkohen nga ligji në lidhje me antikitetet;

- 13.1.2 Nëse dëshiron t'i dërgojë një njoftim Autoritetit Kontraktor, sipas Klauzolës 28, bashkë me një njoftim të tillë, i jep edhe njoftime të tjera që u ka dërguar autoriteteve përkatëse, në përputhje me ligjin në të njëjtën kohë me këtë njoftim;

- 13.1.3 Të ndërmarrë hapa të tilla që mund të kërkohen me ligj nga çdo autoritet përkatës, të cilat mund të përfshijnë ndërprerjen dhe moskryerjen e operacioneve të tilla, që mund të pengojnë germimet e antikitetëve, ose që mund të prekin antikitetet në ndonjë mënyrë; dhe

- 13.1.4 Të marrë të gjitha hapat e nevojshme për të ruajtur antikitetin në të njëjtin pozicion dhe gjendje në të cilën është gjetur.

13.2 Hetimi dhe plani i veprimit

- 13.2.1 Autoriteti Kontraktor, çdo Autoritet i duhur përkatës dhe çdo person që vepron në emër të secilit prej tyre, ka të drejtë të hyjë dhe dalë në Territorin e Projektit për qëllimet e hetimit për ndonjë antikitet, duke bërë një plan për të trajtuar antikitetin dhe/ose çdo germim të lidhur me të, ndërsa Koncesionari i jep asistencën e nevojshme të arsyeshme Autoritetit Kontraktor, çdo Autoriteti të duhur përkatës dhe/ose çdo personi tjetër që vepron në emër të secilit prej tyre, duke përfshirë vënien në dispozicion të fuqisë punëtore dhe të pajisjeve të tij.

- 13.2.2 Koncesionari respekton kushtet e çdo dispozite, të çdo rezolute, të çdo Autoriteti të duhur përkatës. Germimet do të kryhen nën mbikëqyrjen dhe me pjesëmarrjen e Autoritetit Kontraktor, të çdo Autoriteti të duhur përkatës dhe/ose të çdo personi që vepron në emër të tyre.

13.3 Shlyerja e detyrimit

8441 4 faqe | 28



- 13.3.1 Koncesionari bën çmos të sigurojë që Nënkontraktori i ndërtimit të bëjë të gjitha përpjekjet e arsyeshme për të siguruar që të mos jetë e nevojshme të kërkohet zgjatja e periudhës për përfundimin e Punimeve (duke riorganizuar Programin ose ndryshe) si rezultat i gërmimeve në lidhje me antikitetet e zbuluara përpara ose gjatë periudhave të ndërtimit.
- 13.3.2 Nëse ndodh ndonjë vonese në kryerjen e Punimeve si rezultat i gërmimeve, largimit [të antikitetit], ose të ndonjë pune tjetër të nevojshme të kryer në lidhje me antikitetet e zbuluara ose përpara dorëzimit të Territorit të Projektit (kur një punë e tillë nuk është përfunduar përpara dorëzimit të Territorit të Projektit), ose që është zbuluar pas dorëzimit të Territorit të Projektit, atëherë Koncesionari ka të drejtë të bëjë kërkesë për një ngjarje kompensimi.
- 13.3.3 Në të gjitha kohët, pavarësisht nga zbulimi i ndonjë antikiteti, Koncesionari vazhdon të përmblushë pa vonese të gjitha detyrimet e tij sipas kësaj Marrëveshjeje, duke përfshirë vazhdimin e punës për kryerjen e të gjitha punimeve apo shërbimeve të tjera.

13.4 Pronësia e antikiteteve

Të gjitha antikitetet janë pronë absolute e Autoritetit Kontraktor.

14. Kërkesat mjedisore dhe pëlqimet e nevojshme

- 14.1 Gjatë kohëzgjatjes së Kontratës, Koncesionari vepron në përputhje të plotë me kërkesat e mëposhtme:
- 14.1.1 Të gjitha ligjet e zbatueshme mjedisore në fuqi në Republikën e Shqipërisë dhe Standardet e IFC-së për ecurinë e punës, siç janë në datën e paraqitjes së ofertës dhe siç ndryshohen herë pas here;
- 14.1.2 Çdo leje të lëshuar, kusht apo kërkesë mjedisore të vendosur në lidhje me Punimet, sikundër përcaktohet në çdo vlerësim të ndikimit mjedisor apo pëlqim të nevojshëm;
- 14.1.3 Çdo leje, deklaratë detyruese, udhëzim, apo pëlqim me natyrë mjedisore, të dhenë nga një Autoritet përkatës në lidhje me Projektin (ose çdo pjesë të tij); dhe
- 14.1.4 Çdo kërkesë me natyrë mjedisore në kërkesat e Autoritetit Kontraktor.

(“Kërkesat mjedisore”)

14.2 Parandalimi

Pa cenuar detyrimet sipas Klauzolës 14.1, Koncesionari gjatë gjithë kohës, ndër të tjera:

- 14.2.1 Siguron që ai dhe Nënkontraktorët të përdorin mjete të përshtatshme në përputhje me kërkesat e Autoritetit Kontraktor për të parandaluar (kur është e mundur) dhe ndryshe për të minimizuar çdo ndotje që mund t'i shkaktohet mjedisit gjatë hartimit, ndërtimit, financimit, mirëmbajtjes, dhe/ose shfrytëzimit të Autostradës; dhe

faqe 29



- 14.2.2 Siguron që ai dhe Nënkontraktori i Ndërtimit dhe Nënkontraktorët e tij, të përdorin eksplozivët për kryerjen e Punimeve vetëm kur të jetë absolutisht e domosdoshme dhe pas marrjes së pëlqimit përkatës të nevojshëm.

14.3 Restaurimet

Pa cenuar detyrimet sipas Klausolës 14.1, Koncesionari në çdo kohë siguron që ai, Nënkontraktori i ndërtimit dhe Nënkontraktorët e tij, pas përfundimit të Punimeve, të rehabilitojnë pjesën e mbetur të Territorit të Projektit, çdo zonë tjetër me instalime në Territorin e Projektit, si edhe zonat ku janë vendosur pajisjet, instrumentet e nevojshme për realizimin e Punimeve dhe çdo zonë tjetër të përdorur nga Koncesionari më parë, duke i kthyer ato në gjendjen e mëparshme, ose në një gjendje të barasvlershme, ose në formën e specifikuar të kërkesat përkatëse të Autoritetit Kontraktor.

14.4 Lejet ekzistuese dhe pëlqimet e nevojshme të Autoritetit Kontraktor

14.4.1 Lejet ekzistuese dhe pëlqimet e nevojshme të Autoritetit Kontraktor

Autoriteti Kontraktor i dorëzon Koncesionarit të gjitha lejet ekzistuese dhe pëlqimet e nevojshme të Autoritetit Kontraktor, që përfshihen në të dhënat e vëna në dispozicion, ose përndryshe, përpara kohës kur kërkohen ato leje ekzistuese ose pëlqime të nevojshme të Autoritetit Kontraktor, me qëllim që ai të fillojë një pjesë të Punimeve në përputhje me Programin.

14.4.2 Mosdhënia e lejeve ekzistuese ose pëlqimeve të nevojshme të Autoritetit Kontraktor

Në rastin që Autoriteti Kontraktor nuk e jep një leje ekzistuese ose pëlqimin e nevojshëm të Autoritetit Kontraktor përpara kohës kur kërkohet leja ekzistuese apo pëlqimi i nevojshëm i Autoritetit Kontraktor, me qëllim fillimin e një pjesë të Punimeve në përputhje me Programin, atëherë kjo do të përbëjë një ngjarje kompensimi.

14.4.3 Heqja ose pavlefshmëria e lejeve ekzistuese apo pëlqimeve të nevojshme të Autoritetit Kontraktor.

Në rastin që një leje ekzistuese ose pëlqimi i nevojshëm i Autoritetit Kontraktor hiqet, ndryshohet (jo me kërkesë të Koncesionarit apo një pale të Koncesionarit), pezullohet ose ndryshe deklarohet e pavlefshme, përveçse për shkak të një veprimi të gabuar ose të një mosveprimi të Koncesionarit ose të një pale të Koncesionarit, atëherë kjo përbën një ngjarje kompensimi.

14.4.4 Kërkesë për leje apo pëlqime shtesë

Koncesionari do të jetë përgjegjës për marrjen e të gjitha lejeve shtesë dhe pëlqimet e nevojshme dhe për rregullimin e ndonjë ndryshimi të nevojshëm për çdo leje ekzistuese ose në pëlqimet e nevojshme ndërsa Autoriteti Kontraktues do të bëjë përpjekje të arsyeshme për të ndihmuar dhe mbështetur Koncesionarin në marrjen e të gjitha lejeve dhe pëlqimeve shtesë të nevojshme, si dhe do të bëjë të gjitha përpjekjet e arsyeshme për të siguruar që, në varësi të garantimit nga Koncesionari të plotësimit të gjitha kërkesave dhe formaliteteve ligjore,



pag 1

faqe 30



lëshimin nga ana e Autoritetit përkatës e këtyre lejeve dhe pëlqimeve të nevojshme për Koncesionarin, do të trajtohet me prioritet të duhur dhe pa vonesë nga ana Autoritetet përkatëse, pavarësisht se asgjë në këtë klauzolë nuk do të konsiderohet të jetë një zotim nga Autoriteti Kontraktues duke siguruar që çdo leje shtesë ose Pëlqim i nevojshëm do të merret nga Koncesionari.

14.5 Vlerësimi i ndikimit mjedisor dhe social

14.5.1 Autoriteti Kontraktor i ka dhënë Koncesionarit një Vlerësim paraprak të ndikimit mjedisor dhe social (VPNMS-ESIA) në lidhje me Projektin. Në masën që Huadhënësit kërkojnë informacion shtesë, ose që ndryshe kërkohet me ligj, Koncesionari bën hetime shtesë dhe përgatit një VPNMS me shpenzimet e veta. Në varësi të pikës 5.5 të Shtojcës 5, Koncesionari është përgjegjës për çdo masë të përcaktuar në VPNMS-në përfundimtare.

15. Dokumentacioni i Projektit

15.1 Skicat e projektimit

15.1.1 Skicat ekzistuese të projektimit



Koncesionarit i janë dhënë skicat ekzistuese të projektimit si pjesë e dokumentacionit të tenderit. Kjo përfshin projektimin konceptual të urës së re të Drinit në zonën e Kukësit. Koncesionari ka të drejtë t'i modifikojë skicat ekzistuese të projektimit, megjithatë asnjë modifikim i tillë nuk do të ketë ndikim të drejtpërdrejtë apo tërthorë në rritjen e detyrimeve financiare të Autoritetit Kontraktor apo Qeverisë së Shqipërisë në bazë të kësaj Kontrate, përfshirë përmes rritjeve të kostos së sasive si rezultat i kushteve negative të paparashikuara gjeoteknike.

15.1.2 Skicat e hollësishme përfundimtare të projektimit

- (a) Përveç skicave ekzistuese të projektimit, Koncesionari përgatit Skicat e hollësishme përfundimtare në lidhje me Dokumentacionin e Projektit për urën e re të Lumit Drin dhe çdo punim tjetër teknik të nevojshëm dhe siguron që të gjitha skicat e hollësishme përfundimtare të projektimit të jenë në përputhje me kërkesat e Autoritetit Kontraktor dhe të gjitha lejet e nevojshme.
- (b) Koncesionari bën çmos që të gjitha skicat e hollësishme përfundimtare të projektimit të miratohen nga Inxhinieri i pavarur, në përputhje me Klauzolat 15.1.2. (c)-(e). Me miratimin e Inxhinierit të Pavarur, këto skica të hollësishme përfundimtare të projektimit bëhen skicat e hollësishme të miratuara të projektimit.
- (c) Çdo dokumentacion i Projektit i krijuar nga Koncesionari në kuadër të një skice të hollësishme përfundimtare të projektimit i dorëzohet Inxhinierit të pavarur për miratim. Dorëzimit të tyre i bashkëngjitet një opinion i firmosur nga inxhinieri i Koncesionarit, që përmban opinionin e inxhinierit të Koncesionarit në lidhje me përshtatshmërinë e skicave për t'u përdorur nga Projekti. Inxhinieri i pavarur bën komentet e tij për dokumentacionin e



Projektit brenda 20 (njëzet) ditësh pune nga marrja e tij dhe e shënon secilin dokument ose me “Të vazhdojë”, “Të vazhdojë me komente” ose “Të paraqitet përsëri”. Inxhinieri i pavarur nuk është i detyruar të pranojë çdo opinion të inxhinierit të Koncesionarit, me kusht që Inxhinieri i pavarur të kundërshtojë një dokumentacion të tillë të Projektit vetëm nëse ka gabime ose mungesa, ose kur ndryshe nuk është në përputhje me kërkesat e Punimeve të Autoritetit Kontraktor, propozimet e Koncesionarit për Punimet, praktiken e mirë të këtij sektori ekonomik, ose me standardet. Në rast se ndodh që Inxhinieri i pavarur nuk bën komente për dokumentacionin e Projektit deri në afatin e sipërpërmendur, një dokumentacion i tillë i Projektit do të konsiderohet se është shënuar me fjalët “Të vazhdohet” nga Inxhinieri i pavarur.

- (d) Në rastin kur dokumentacioni i dorëzuar i Projektit është shënuar me fjalët “Të vazhdohet”, ose “Të vazhdohet me komentet”, Koncesionari ka të drejtë të vazhdojë punën me përgatitjen/finalizimin e skicave përkatëse përfundimtare me hollësira të projektimit, me kusht që në rrethanat kur Dokumentacioni i dorëzuar i Projektit është shënuar me fjalët “Të vazhdohet me komentet”, Koncesionari t’i zbatojë këto komente.
- (e) Në rastin kur dokumentacioni i dorëzuar i Projektit është shënuar me fjalët “Të dorëzohet përsëri” nga Inxhinieri i pavarur, Koncesionari merr parasysh çdo koment të Inxhinierit të pavarur, duke e ndryshuar përkatësisht dokumentacionin e Projektit. Koncesionari i dërgon menjëherë Inxhinierit të pavarur për miratim dokumentacionin e dorëzuar të Projektit, të ndryshuar, në përputhje me Klauzolën 15.1.2(c), me kusht që afati kohor në Klauzolën 15.1.2(c) të ndryshohet në 10 (dhjetë) ditë pune me qëllim për t’u ridërguar.
- (f) Në rast se Koncesionari gjatë përgatitjes së projektit të hollësishëm të Urës në lumin Drin në përputhje me këtë Klauzoë 15.1.2, përcakton kushte të paparashikuara të këqija gjeoteknike, të cilat ndikojnë në mënyrë materiale në vlerësimet e atyre sasive të marrë në konsideratë të cilat janë të lidhura direkt me kushtet tokësore (të hijezuara me të kuqe në Shtojcën 7), ai e njofton Inxhinierin e Pavarur dhe Autoritetin Kontraktor për kushte të tilla, justifikon ndryshimet e kërkuara në projektim dhe ndërtim, dhe vlerëson ndikimet e tyre në sasi të marra në konsideratë të cilat janë të lidhura direkt me kushtet tokësore (të hijezuara me të kuqe në Shtojcën 7). Pasi që hartimi i hollësishëm i Urës në lumin Drin miratohet nga Inxhinieri i Pavarur, sasi të përfundimtare të marra në konsideratë, duke përfshirë rregullime të justifikuara vetëm për ato sasi të referuara të cilat janë të lidhura direkt me kushtet tokësore (të hijezuara me të kuqe në Shtojcën 7), krahasohen me sasisë referencë përkatëse origjinale që përmban Shtojca 7. Nëse kostoja e përgjithshme e rishikuar që rezulton e sasive përfundimtare e certifikuar nga Inxhinieri i Pavarur është më e madhe se sa kostoja e përgjithshme e sasive të referencës së përcaktuara në Shtojcën 7, me të paktën 10%, Koncesionari ka të drejtë të kompensohet me 85% të rritjes totale (për shmangien e dyshimeve, një rritje e tillë e kostove që lindin shprehimisht nga kushtet e paparashikuara të këqija gjeoteknike) të llogaritura me çmime të përshtatura (për inflacionin) për njësi përveç



4141

4141

faqe | 32



rasteve kur kjo kosto e rritur nuk do të ishte mbajtur nëse nuk do të ishte për modifikimet në Skicat Ekzistuese të bëra nga Koncesionari në zbatim të Klausolës 15.1.1, këto rritje do të përballohen plotësisht nga Koncesionari.

15.1.3 Skicat e ndërtimit

- (a) Përveç skicave të hollësishme përfundimtare të projektimit dhe pas miratimit të këtyre skicave të hollësishme përfundimtare të projektimit, Koncesionari përgatit të gjitha skicat e tjera të nevojshme të ndërtimit për kryerjen dhe përfundimin e Punimeve, dhe siguron që skica të tilla të jenë në përputhje me kërkesat e Autoritetit Kontraktor dhe me pëlqimet e nevojshme.
- (b) Procesi i miratimit të skicave të ndërtimit, me qëllim që Koncesionari të ketë të drejtë të vazhdojë punën për Punimet përkatëse, është i njëjtë si procesi i miratimit i përshkruar në Klausolën 15.1.2 më sipër në lidhje me skicat e hollësishme përfundimtare të projektimit.

16. Ndërtimi

16.1 Koncesionari kryen dhe përfundon Punimet:

- 16.1.1 Në përputhje me dispozitat e kësaj Marrëveshjeje, kërkesat, standardet e Autoritetit Kontraktor, propozimet e Koncesionarit për Punimet dhe praktikatat e mira të sektorit ekonomik të percaktuara nga Hartuesi;
- 16.1.2 Për të arritur datën përkatëse të përfundimit paraprak të Aspektit përkatës në datën e programuar për përfundimin paraprak të Aspektit përkatës;
- 16.1.3 Për të siguruar marrjen e lejeve të shfrytëzimit të të gjitha Aspektëve përkatëse të Autostradës jo më vonë se data përfundimtare e lejes së shfrytëzimit;
- 16.1.4 Duke bërë në çdo kohë të gjitha përpjekjet e arsyeshme për të siguruar që të mos bëjë diçka që ndikon negativisht në punët e të tretëve (pa kosto shtesë për vete);
- 16.1.5 Për të përdorur ekskluzivisht materialet dhe pajisjet për Punimet, të cilat zgjidhen profesionalisht në përputhje me praktikatat e mira të sektorit ekonomik që përdoren në kohën e Punimeve dhe të punimeve rinovuese, për ndryshime dhe punime mirëmbajtjeje në përputhje me kërkesat dhe standardet e punimeve të Autoritetit Kontraktor.
- 16.1A Autoriteti Kontraktor bën çmos që punëmarrësit dhe sipërmarrësit e tij (përfshirë edhe sipërmarrësit e tretë) gjatë kohës që janë të pranishëm në Territorin e Projektit t'i ofrojnë në çdo kohë asistencë të arsyeshme Koncesionarit dhe të bëjnë përpjekje të arsyeshme për të siguruar që të mos veprojnë në mënyrë të tillë që të ndikojë negativisht në aftësinë e Koncesionarit për të kryer Punimet apo ofruar Shërbimet, me përjashtim të rastit kur një ndikim i tillë negativ është i paevitueshëm në bazë të kushteve të kësaj Marrëveshjeje.

Handwritten signatures and initials in blue ink.

**16.2 Financimi i punimeve kapitale**

- 16.2.1 Koncesionarit i kërkohet që të kapë datën e përmbylljes financiare jo më vonë se 6 (gjashtë) muaj pas datës së kësaj Marrëveshjeje. Autoriteti Kontraktor sipas gjykimit të tij mund të bjerë dakord ta zgjasë këtë periudhë, pas një propozimi me shkrim nga Koncesionari.
- 16.2.2 Koncesionarit i kërkohet t'i japë Autoritetit Kontraktor (i) informacion të përditësuar mujor për ecurinë e financimit të punëve kapitale, dhe (ii) njoftim paraprak me shkrim jo më vonë se 6 (gjashtë) javë përpara, ku të specifikojë datën e parashikuar të Përmbylljes Financiare.
- 16.2.3 Autoriteti Kontraktor e kompenson Koncesionarin kur norma bazë në datën e përmbylljes financiare është më e lartë se norma bazë duke filluar nga shtatë (7) ditët përpara datës së paraqitjes së ofertave prej *[Norma bazë duke filluar nga shtatë ditë përpara datës së paraqitjes së ofertave të futet nga dhënësi i grantit përpara nënshkrimit]* %. Vlera e kompensimit realizohet me anë të një rritjeje proporcionale të subvencionit të Autoritetit Kontraktor.
- 16.2.4 Koncesionari e kompenson Autoritetin Kontraktor kur norma bazë në datën e përmbylljes financiare është më e ulët se norma bazë duke filluar nga shtatë (7) ditët përpara datës së dorëzimit të ofertës prej *[Norma bazë në shtatë ditë përpara datës së dorëzimit të ofertave të futet nga dhënësi i grantit përpara nënshkrimit]* %. Vlera e kompensimit realizohet me anë të një zbritjeje proporcionale në subvencionin e Autoritetit Kontraktor.
- 16.2.5 Në masën që Koncesionari nuk vepron në përputhje me Klausolën 16.2.2, atëherë çdo kosto shtesë, që i lind si rrjedhojë Autoritetit Kontraktor është e pagueshme nga Koncesionari dhe çdo pagesë që ndryshe duhej të bëhej sipas Klausolës 16.2.3 do të humbasë.
- 16.2.6 Nëse Koncesionari nuk arrin të sigurojë financimin e nevojshëm sipas Klausolës 16.2.1, përveç se kur një mospërmbushje e tillë është shkaktuar nga një veprim ose mosveprim i Autoritetit Kontraktor ose një ndryshim negativ material që prek tregjet financiare, që nuk është shkaktuar nga Koncesionari, atëherë, kjo Marrëveshje përfundon me efekt të menjëhershëm dhe:
- (a) Asnjëra palë nuk i detyrohet palës tjetër ndonjë pagesë në lidhje me një përfundim të tillë;
 - (b) Autoriteti Kontraktor ka të drejtë ta përdorë garancinë e ofertës; dhe
 - (c) Koncesionari është plotësisht përgjegjës për të gjitha kostot e çmobilizimit dhe të gjitha kostot e tjera që mund t'i lindin.

16.3 Inxhinieri i pavarur¹

¹ Kjo klausolë është subjekt i negociatave të fundit, duke përfshirë komentet e huadhënësve, dhe mund të ndryshohet në përputhje me rrethanat para datës efektive, në përputhje me dokumentet e procedurës konkurruese. Përshtatjet e dyshimit,

2014

4

faqe | 34

Signature



- 16.3.1 Koncesionari dhe Autoriteti Kontraktor, jo më vonë se brenda 30 (tridhjetë) ditëve kalendarike nga nënshkrimi i kontratës së koncesionit, bashkërisht do të përgatisin dokumentacionin e tenderit siç kërkohej për përzgjedhjen e Inxhinierit të Pavarur, një dokumentacion i tillë do të përmbajë por nuk do të kufizohet me:
- (a) Objekti i punës së Inxhinierit të Pavarur i cili do të bazohet në atë që përmbahet në Shtojcën 13 siç amendohet dhe zgjerohet nga Palët;
 - (b) Kriteret të cilat do të përzgjidhet Inxhinieri i Pavarur; dhe
 - (c) Termat kryesive të kontratës për emërimin e Inxhinierit të Pavarur.
- 16.3.2 Autoriteti Kontraktor e cakton Inxhinierin e pavarur brenda 150 (njëqind e pesëdhjetë) ditësh nga data e kësaj Marrëveshjeje dhe një caktim i tillë bëhet në përputhje me Ligjin e Prokurimeve Publike të Shqipërisë, bazuar në dokumentacionin e miratuar në përputhje me Klausolën 16.3.1, kërkesat e Klausolës 16.3.2A dhe gamën e punimeve të parashikuara në Shtojcën 13 ashtu si kjo e fundit mund të amendohet me marrëveshje ndërmjet Koncesionarit dhe Autoritetit Kontraktor bazuar në Klausolën 16.3.1. Marrëveshja fillestare e Inxhinierit të pavarur bëhet të paktën për një kohë deri në mbarim të periudhës së përgjegjësisë për defektet e punimeve kapitale të parashikuara. Më pas, çdo marrëveshje e Inxhinierit të pavarur duhet të jetë të paktën për një periudhë minimumi 5 (pesë) vjeçare gjatë periudhës së koncesionit.
- 16.3.2A Inxhinieri i pavarur duhet të ketë përvojë të madhe ndërkombëtare në projekte të ngjashme me këtë Projekt.
- 16.3.3 Inxhinieri i pavarur i kryen detyrimet e tij në përputhje me dispozitat e Marrëveshjes së Inxhinierit të pavarur, e cila përmban detyrat kryesore të Inxhinierit të pavarur të përcaktuara në Shtojcën 13. Përveç dispozitave të përcaktuara në Shtojcën 13, Marrëveshja e Inxhinierit të pavarur përmban (ndër të tjera) kushtet e mëposhtme:
- (a) Kostot e lindura në lidhje me zgjedhjen, caktimin dhe punën e Inxhinierit të pavarur përballohen në pjesë të barabarta nga Autoriteti Kontraktor dhe Koncesionari (duke qenë objekt rikuperimi nga Koncesionari ose Autoriteti Kontraktor, sipas rastit, i kostove të lindura si rezultat i ndonjë veprimi apo mosveprimi i Autoritetit Kontraktor ose Koncesionarit, sipas rastit, në shkelje të kësaj Marrëveshjeje, ose të cilin Autoriteti Kontraktor apo Koncesionari, sipas rastit, e ka kryer si rezultat i ushtrimit të një të drejte të tij, për të cilën kërkohej që Inxhinieri i pavarur të bëjë një konstatim, por që Inxhinieri i pavarur e përcakton si një drejtë të paushtrueshme);
 - (b) Inxhinieri i pavarur i plotëson detyrimet e tij për raportim te Autoriteti Kontraktor dhe te Koncesionari drejtpërdrejt dhe njëkohësisht;
 - (c) Objekti i shërbimeve dhe shkalla e të drejtave dhe detyrave të Inxhinierit të pavarur janë në përputhje me Shtojcën 13;

kjo fusnota nuk përjashton negociatat e klauzolave të tjera të Marrëveshjes së Koncesionit të cilat gjithashtu mund të negociohen në masën e lejuar nga dokumentet e procedurës konkurruese.

PAQI 17 fage 35



- (d) Inxhinieri i pavarur i ofron shërbimet e tij në çdo kohë dhe në të gjitha rrethanat në përputhje me dispozitat e kësaj Marrëveshjeje dhe këtë e bën në mënyrë të paanshme dhe të pavarur;
- (e) Përpara zgjidhjes së një konflikti, Inxhinieri i pavarur u jep Autoritetit Kontraktor dhe Koncesionarit mundësinë të shprehin mendimet e tyre në lidhje me çështjen përkatëse;
- (f) Në rast se Inxhinieri i pavarur përgatit një raport të rremë ose i jep Autoritetit Kontraktor ose Koncesionarit informacion mashtrues, ose ndryshe kryen shkelje materiale të kushteve të marrëveshjes së Inxhinierit të pavarur, atëherë, Autoriteti Kontraktor mund t'ia prishë marrëveshjen inxhinierit të pavarur, pa asnjë kërkesë ndaj Autoritetit Kontraktor për rimbursim të kostove dhe shpenzimeve; dhe
- (g) Koncesionari ka të drejtë të konsultohet me Inxhinierin e pavarur në lidhje me të gjitha aspektet e çdo çështjeje që ka të bëjë me Punimet ose me ndonjë riparim kapital.

16.3.4 Pas marrjes së raporteve dhe fletëve me informacion nga Inxhinieri i pavarur, Autoriteti Kontraktor ka të drejtë t'i parashtrojë Koncesionarit mendimet e tij në lidhje me to.

16.3.5 Nëse kjo Marrëveshje kërkon që Inxhinieri i pavarur të japë vendimin, mendimin, pëlqimin, miratimin e tij ose të përcaktojë masat e duhura, në varësi të Klauzolës 16.3.6 më poshtë; një vendim, mendim, pëlqim, miratim ose përcaktim i masave të duhura nga Inxhinieri i pavarur është detyrues për palën përkatëse dhe një palë e tillë duhet të veprojë në përputhje me të.

16.3.6 Nëse ndonjëra nga palët është e pakënaqur me vendimin, mendimin, pëlqimin, ose masat e urdhëruara nga Inxhinieri i pavarur, atëherë një palë e tillë e njofton palën tjetër brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditësh pune nga marrja e njoftimit përkatës nga Inxhinieri i pavarur, me kusht që në asnjë rrethanë Koncesionari të mos ketë të drejtë të pezullojë, ndalojë, ose ndërpresë në ndonjë mënyrë tjetër Punimet ose riparimin kapital gjatë procesit të zgjidhjes së një mosmarrëveshjeje të tillë, me përjashtim të punëve që preken drejtpërdrejt nga mosmarrëveshja, si dhe të punëve përfundimi apo kryerja e të cilave varet drejtpërdrejt nga rezultati i zgjidhjes së mosmarrëveshjes. Në rast se njëra palë është e pakënaqur me vendimin e Inxhinierit të Pavarur mund të aplikohet Klauzola 56.

16.3.7 Për shmangien e dyshimeve, Koncesionari nuk shlyen asnjë detyrim ose përgjegjësi e tij, për shkak të mospërmblidhjeve nga Inxhinieri i pavarur i detyrimeve të tij në përputhje me Marrëveshjen.

16.3.8 Secila palë do të ketë të drejtën të kërkojë ndërprerjen e emërimit të Inxhinierit të pavarur deri në 3 (tre) herë gjatë Periudhës së Koncesionit. Në rast të një ndërprerjeje të tillë, do të përzgjidhet një zëvendësues i Inxhinierit të Pavarur në përputhje me termat e kësaj Klauzole 16 përpara se kjo ndërprerje të bëhet efektive.

16.4 Materiale të rrezikshme



faqe 36



16.4.1 Në rastin e zbulimit të ndonjë materiali apo substance të rrezikshme, toksike, apo të ndotur nën, sipër dhe/ose në territorin e Projektit, Koncesionari:

- (a) sipas Klauzolës 16.4.2, njofton menjëherë Autoritetin përkatës dhe Autoritetin Kontraktor; dhe
- (b) merr të gjitha hapat e nevojshëm për të garantuar sigurinë e personave dhe të pronës.

16.4.2 Koncesionari ndërmerr të gjithë hapat e kërkuar për largimin dhe/ose neutralizimin e materialeve apo substancave të tilla (në përputhje me pëlqimet, standardet dhe ligjet e nevojshme). Për qëllime të largimit dhe/ose neutralizimit të materialeve ose substancave të tilla, Koncesionari e lejon autoritetin përkatës të hyjë në Territorin e Projektit dhe të zbatojë udhëzimet e autoritetit përkatës.

16.4.3 Nëse, gjatë kryerjes së punëve, Koncesionari zbulon ndonjë material apo substancë të rrezikshme, toksike apo të ndotur në Territorin e Projektit, që nuk është sjellë në Territorin e Projektit nga Koncesionari ose nga ndonjë palë e Koncesionarit, dhe nëse nuk ka arsye se si materiale apo substanca të tilla të rrezikshme të zbuloheshin nga Koncesionari:

- (a) Nga të dhënat e vëna në dispozicion; ose
- (b) Para datës që i korrespondon 4 javëve përpara paraqitjes përfundimtarë të ofertave, nga hetimi me sy i Territorit të Projektit nga Koncesionari dhe nga hetimi i ndonjë shenje të jashtme në sipërfaqe,

Atëherë zbulimi i materialeve apo substancave të tilla të paparashikueshme, të rrezikshme, toksike ose të ndotura në Territorin e Projektit përbën një ngjarje kompensimi.

16.5 Rrjetet e infrastrukturës publike

16.5.1 Nëse ndonjë rrjet i infrastrukturës publike nën, sipër dhe/ose në Territorin e Projektit pengon kryerjen e punëve dhe/ose shfrytëzimin e Autostradës dhe/ose kryerjen e riparimit kapital, ose nëse ndonjë prej këtyre aktiviteteve përfaqëson një rrezik material për funksionimin e tyre, Koncesionari (në konsultim dhe me pëlqimin (në rast nevojë), me pronarin ose operatorin përkatës të infrastrukturës publike) siguron që ajo infrastrukturë të vendoset, hiqet dhe/ose rivendoset pa shpenzime nga ana e Autoritetit Kontraktor, por kostoja e vendosjes, heqjes, dhe/ose rivendosjes të tyre përballohet nga Koncesionari.

16.5.2 Në rast se në Territorin e Projektit zbulohet ndonjë infrastrukturë publike gjatë kryerjes së punëve dhe kur një infrastrukturë e tillë publike nuk mund të ishte zbuluar normalisht nga Koncesionari:

- (a) Nga të dhënat e vëna në dispozicion; ose
- (b) Para datës që i korrespondon 4 javëve përpara paraqitjes përfundimtare të ofertave, nga hetimi me sy i Territorit të Projektit nga Koncesionari dhe nga

 fage 37



hetimi i ndonjë shenje të jashtme në sipërfaqe, ose i elementëve të dukshëm strukturorë,

atëherë zbulimi i një infrastrukture të tillë publike të paparashikueshme përbën një ngjarje kompensimi.

- 16.5.3 të gjitha tokat e kërkuara për këtë rindërtim dhe zhvendosjen dhe largimin e sipërpërmendur Shërbimet Publike do të konsiderohen si Tokë Shtesë në pajtim me Klausolën 10.2.

16.6 Pëlqimet e nevojshme

- 16.6.1 Për të gjitha këto punë për largimin, instalimin ose zëvendësimin, të përmendura në Klausolat 16.4 dhe 16.5, Koncesionari merr të gjitha pëlqimet e nevojshme dhe paraqit kërkesat e nevojshme për dhënien e pëlqimeve të duhura, të përmbushura përkatësisht, te Autoriteti i duhur përkatës, ose te ndërmarrja e shërbimeve publike (shoqëruar me dokumentacionin e nevojshëm mbështetës, të përmbushur përkatësisht, që mund të kërkohej). Autoriteti Kontraktor do të bëjë të gjitha përpjekjet e arsyeshme për të ofruar të gjithë ndihmën e nevojshme për Koncesionarin për të marrë lejet e nevojshme. Çdo vonesë e pajustificuar e shkaktuar nga ndonjë autoritet përkatës i duhur në lidhje me ndonjë leje apo pëlqim që do të lëshohet nga ky autoritet përkatës i duhur, objekt i Koncesionarit që përmbush të gjitha kërkesat dhe formalitetet ligjore, do të jetë një Ngjarje Kompensimi ose një Ngjarje Shlyerjeje sipas rastit dhe sipas vendimit të inxhinierit të pavarur.

- 16.6.2 Nëse një Autoritet Përkatës nuk lëshon një Pëlqim të Nevojshëm brenda periudhës kohore të përcaktuar në Ligj, për sa kohë që:

- (a) Autoriteti Përkatës nuk ka paraqitur ndonjë kundërshtim apo nuk ka kërkuar masa të mëtijshme për tu ndërmarrë përpara dhënies së Pëlqimit të Nevojshëm në përputhje me autoritetin e tij;
- (b) Koncesionari ka zbatuar detyrimet e tij sipas kësaj Marrëveshjeje dhe dispozitat përkatëse të Ligjit në kërkesën për Pëlqimin e Nevojshëm përkatës; dhe
- (c) gjatë ndonjë inspektimi zyrtar nga ky Autoritet Përkatës të bërë përpara kërkesës për Pëlqimin e Nevojshëm, Autoriteti Përkatës nuk ka paraqitur ndonjë kundërshtim në përputhje me ligjin duke përcaktuar mos-kryerjen e detyrimeve apo kushteve të nevojshme për lëshimin e Pëlqimit të Nevojshëm,

atëherë kjo do të përbëjë një Ngjarje Kompensimi.

17. Organizimi i Territorit të Projektit

17.1 Bashkëpunimi me sipërmarrës të tjerë

Koncesionari e lehtëson punën që punëmarrësit ose sipërmarrësit e Autoritetit Kontraktor, të çdo Autoriteti përkatës, pale të interesuar dhe të çdo ndërmarrje shërbimesh publike, mund të

 faqe | 38



kryejnë në Territorin e Projektit, ose në zona pranë Territorit të Projektit dhe për këtë qëllim u lejon atyre hyrje e dalje në Territorin e Projektit, me kusht që kjo gjë të mos i pengojë apo vonojë punët, ndërsa Autoriteti Kontraktor e lehtëson punën e Koncesionarit dhe angazhohet që punëmarrësit, sipërmarrësit e tij (duke përfshirë edhe sipërmarrësit e tretë) dhe, me aq sa ka mundësi, çdo Autoritet përkatës ose Palë e interesuar të bëjë të njëjtën gjë.

17.2 Lehtësimi i trafikut

Koncesionari, (në përputhje me këtë Klauzolë dhe Lidhjen 2 të Shtojcës 5), gjatë periudhave të ndërtimit, ose gjatë punimeve të riparimit kapital, merr të gjitha masat e nevojshme të miratuara nga Autoriteti Kontraktor me shpenzimet e veta, për të lehtësuar trafikun e penguar ose të vonuar nga punimet, duke lehtësuar diversifikimin e trafikut ose përdorimin e rrugëve dytësore, përfshirë devijimin e trafikut në rrugët ekzistuese, ose në rrugë të pashtuara (pasi ka marrë sipas nevojës miratimin paraprak të pronarit apo operatorit të rrugëve të tilla apo të rrugëve të pashtuara, si edhe pëlqimin e nevojshëm) dhe duke përdorur sisteme të përshtatshme të menaxhimit të trafikut, në përputhje me ligjet për paralajmërimin e publikut dhe të makinave që kalojnë, për risqet dhe rreziqet e mundshme të lidhura me punimet.

17.3 Infrastruktura publike

Koncesionari, me shpenzimet e veta, ose instalon ose lidh (sipas rastit) vendin e punimeve dhe Territorin e Projektit me rrjetin e furnizimit të përshtatshëm të infrastrukturës publike. Do të jetë përgjegjësi e Autoritetit Kontraktor për të bërë të mundur ose siguruar mundësinë e ekzistencës së rrjetit kryesor dhe tubacioneve për funksionimin e shërbimeve. Nëse mungesa e rrjeteve kryesore dhe tubacioneve do të shkaktojë shpenzime shtesë për Koncesionarin kjo duhet të konsiderohet si një Ngjarje Kompensimi.

17.4 Personat e paautorizuar

Koncesionari merr të gjitha masat paraprake, për të mos lejuar që personat e paautorizuar të futen në Territorin e Projektit. Gjatë kryerjes së një aktiviteti në Territorin e Projektit, ose në Truallin shtesë ose në Truallin ekstra gjatë periudhave të ndërtimit, Koncesionari i rrethon këto zona që të mos hyjnë njerëz nga publiku. Koncesionari merr të gjitha masat paraprake për të mbajtur personelin dhe pajisjet e tij, dhe angazhohet që secili nga Nënkontraktorët e tij të marrë të gjitha masat e nevojshme paraprake për të mbajtur personelin dhe pajisjet e tyre, brenda Territorit të Projektit, Truallit përkatës shtesë dhe/ose Truallit përkatës ekstra, dhe i mban dhe nuk i lejon ata të futen në tokat që ndodhen pranë.

17.5 Objektet dhe pajisjet

Koncesionari vë në dispozicion të Autoritetit Kontraktor dhe personave të tjerë, që veprojnë në emër të Autoritetit Kontraktor në Territorin e Projektit, objektet dhe pajisjet e arsyeshme që kërkohen nga Autoriteti Kontraktor për të ushtruar të drejtat dhe detyrimet e veta sipas kësaj Marrëveshjeje, me kusht që ofrimi i objekteve dhe pajisjeve në përputhje me këtë Klauzolë 17.5 të mos kërkojë nga Koncesionari të bëjë ndonjë shpenzim shtesë ose të blejë ndonjë objekt apo pajisje shtesë apo të ofrojë ndonjë objekt apo pajisje, kur kjo gjë do të pengonte ose vononte Koncesionarin nga plotësimi i detyrimeve të tij sipas Marrëveshjes.

17.6 Largimi i mbetjeve



Koncesionari e mban Territorin e Projektit të pastër nga pengesat e panevojshme dhe i magazinon ose i largon të gjitha pajisjet, objektet ose materialet e tepërta. Koncesionari pastron ose largon nga Territori i Projektit çdo mbeturinë, mbetje apo punë të përkohshme që nuk kërkohen më në përputhje me ligjet.

18. Cilësia

18.1 Menaxhimi i cilësisë

18.1.1 Koncesionari përgatit dhe zbaton në lidhje me çdo fazë të Projektit një sistem kontrolli dhe sigurimi të cilësisë në përputhje me procedurën ISO 9001 (ose çdo procedurë tjetër të barasvlershme) dhe praktikën e mira të industrisë, në formën e sistemeve QES, në përputhje me Seksionin 2 të Shtojcës 5. Koncesionari angazhohet që secili nga Nënkontraktorët e ndërtimit dhe Nënkontraktorët e shfrytëzimit të përgatisë, respektojë dhe zbatojë sistemet e cilësisë në përputhje me Seksionin 2 të Shtojcës 5.

18.1.2 Sistemi i sigurimit dhe kontrollit të cilësisë mbulon (ndër të tjera) menaxhimin e përgjithshëm, sistemin e kontrollit, planifikimin, projektimin, ndërtimin, vënien në punë dhe mirëmbajtjen e Projektit.

18.1.3 Përpara nisjes së ndonjë pjese të Punimeve apo Shërbimeve, Sistemet përkatëse të cilësisë të përgatitura nga Koncesionari i paraqiten Inxhinierit të pavarur për komente dhe miratim.

18.1.4 Në mungesë të ndonjë komenti apo kundërshtimi nga Inxhinieri i pavarur brenda 20 (njëzet) ditësh pune nga paraqitja, sistemet e cilësisë quhen të miratuara.

18.1.5 Gjatë kohëzgjatjes së Kontratës, Koncesionari i rishikon herë pas here sistemet QES. Në rastin e ndonjë ndryshimi në sistemet e cilësisë, Klauzolat 18.1.3 dhe 18.1.4 më sipër përdoren përkatësisht në lidhje me miratimin e sistemeve të ndryshuara të cilësisë nga Inxhinieri i pavarur.

18.2 Kontrolli i cilësisë

Autoriteti Kontraktor mundet që, herë pas here, dhe kur zgjedh vetë, me shpenzimet e tij, të bëjë një kontroll të procedurave të kontrollit të cilësisë së Koncesionarit dhe të Nënkontraktorve për të siguruar kontrollin e kryerjes së detyrimeve sipas kësaj Marrëveshjeje.

18.3 Bashkërendimi i projektimit, ndërtimit dhe sigurisë

Koncesionari vepron në përputhje me të gjitha ligjet përkatëse të cilat rregullojnë bashkërendimin e projektimit, ndërtimit dhe sigurisë së Autostradës.

19. Inspektimi, mbikëqyrja dhe raportimi

19.1 Përfaqësuesi teknik

19.1.1 Autoriteti Kontraktor mund të caktojë herë pas here, në përputhje me Klauzolën 19.1.2, një person për të vepruar si përfaqësues teknik dhe për të përmbushur detyrimet e tij sipas kësaj Marrëveshjeje.

faqe 40



- 19.1.2 Koncesionari e pranon se përfaqësuesi teknik mund të caktohet për të kryer funksione të caktuara të Autoritetit kontraktor, dhe e pranon një caktim të tillë, si dhe zëvendësime apo caktime të tjera të njoftuara nga Autoriteti Kontraktor.
- 19.1.3 Gjatë periudhave të ndërtimit, Autoriteti Kontraktor dhe çdo person i caktuar me shkrim nga Autoriteti Kontraktor (duke përfshirë përfaqësuesin teknik) kanë të drejtë, me shpenzimet e tij, pavarësisht nga detyrimet e Koncesionarit sipas Klauzolës 17.5, të hyjnë në Territorin e Projektit në çdo kohë të arsyeshme dhe të bëjnë kontrolle të rastësishme në Punime. Një kontroll i tillë përfshin ndjekjen e aktivitetit në çdo fazë të punës, çdo procedure testimi, vënien në punë ose certifikimin, me qëllim për të provuar se Koncesionari po vepron në përputhje me kërkesat e Autoritetit Kontraktor (duke përfshirë të përfaqësuesit teknik). Me një veprim të tillë, Autoriteti Kontraktor dhe çdo person i caktuar nga Autoriteti Kontraktor nuk duhet të shkaktojë asnjë shqetësim të paarsyeshëm, i cili mund të vonojë ecurinë e veprimtarive të Koncesionarit, dhe duhet të përmbushë kërkesat e duhura të sigurisë në Territorin e Projektit.
- 19.1.4 Autoriteti Kontraktor dhe Inxhinieri i pavarur gjithashtu kanë të drejtë të ndjekin takimet për ecurinë e punimeve, të cilat zhvillohen ndërmjet Koncesionarit dhe Nënkontraktorët të ndërtimit, dhe të marrin njoftimet përkatëse për kohën dhe vendin e takimeve të tilla.
- 19.1.5 Gjatë kohëzgjatjes së Kontratës, të gjitha dokumentet e përgatitura në lidhje me sa më poshtë, i dorëzohen Përfaqësuesit teknik:
- (a) Skicat e miratuara të ndërtimit;
 - (b) Raportet e Inxhinierit të pavarur për ecurinë e punës;
 - (c) Komentet dhe mendimet e kundërta të Koncesionarit, brenda 5 (pesë) ditësh pune, në lidhje me raportet e Inxhinierit të pavarur për ecurinë e punimeve;
 - (d) Sipas kërkesës, të gjitha kërkesat e një Nënkontraktori, dhe çdo dokument tjetër (duke përfshirë opinionin e Inxhinierit të pavarur) të lidhur me to;
 - (e) Sipas kërkesës, çdo udhëzim teknik, plan testimi dhe kualifikimi;
 - (f) Rezultatet e testeve të kualifikimit (për shembull, testet laboratorikë, rezultatet e vrojtimeve gjeodezike, miratimet e cilësisë, vërtetime të tjera, etj.);
 - (g) Dokumentacionin kualifikues dhe skicat e projektimit, të përditësuara gjatë ndërtimit; dhe
 - (h) Çdo dokument tjetër të pranuar nga Autoriteti Kontraktor dhe Koncesionari paraprakisht dhe/ose siç njoftohet herë pas here nga Përfaqësuesi teknik.
- 19.1.6 Çdo dokument i listuar në Klauzolën 19.1.5 dorëzohet në adresën e Përfaqësuesit teknik brenda 10 (dhjetë) ditësh pune nga përgatitja ose finalizimi i tij, ose brenda një





periudhe të arsyeshme kohe nga marrja e njoftimit të Përfaqësuesit teknik me anë të të cilit keto dokumente kërkohen si të nevojshme.

- 19.1.7 Aktivitetet e Përfaqësuesit teknik përfshijnë gjithashtu edhe ato gjëra që përshkruhen në Klauzolën 21.9.

19.2 Programi

- 19.2.1 Koncesionari përgatit programin në përputhje me kërkesat e Seksionit 6 të Shtojcës 5.

- 19.2.2 Çdo program i paraqitet Inxhinierit të pavarur. Inxhinieri i pavarur e miraton ose e refuzon programin brenda 20 (njëzet) ditësh pune nga marrja e tij, me kusht që Inxhinieri i pavarur ta refuzojë programin vetëm nëse ai nuk përputhet me ligjin, kërkesat e Autoritetit Kontraktor për Punimet, the kërkesat e Seksionit 6 të Shtojcës 5, praktikën e mirë të sektorit ekonomik, me këtë Marrëveshje ose me Standardet. Nëse Inxhinieri i pavarur nuk e refuzon shprehimisht programin deri në datën e mësipërme, një program i tillë konsiderohet se nuk është kundërshtuar nga Inxhinieri i pavarur.

- 19.2.3 Koncesionari merr parasysh çdo koment të Inxhinierit të pavarur dhe e ndryshon programin përkatësisht. Koncesionari e dërgon menjëherë programin e ndryshuar për miratim, në përputhje me Klauzolën 19.2.2, me kusht që periudha kohore e Klauzolës 19.2.2 të ndryshohet në 10 (dhjetë) ditë pune për qëllimet e ridërgimit.

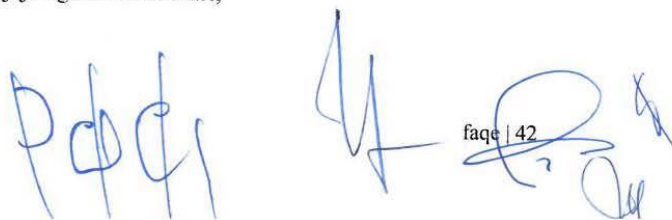
- 19.2.4 Nëse në çdo kohë Autoriteti Kontraktor i dërgon njoftim Koncesionarit se Programi nuk i përmbush kërkesat e Autoritetit Kontraktor, ose se nuk përputhet me përparimin e bërë, Koncesionari i ridërgon një program të rishikuar Autoritetit Kontraktor në përputhje me Klauzolën 19.2, por gjithsesi, Koncesionari nuk lejohet të ndryshojë afatin përfundimtar të Aspektit përkatës, ose afatin përfundimtar të Çertifikatës së Përfundimit në programin e shqyrtuar.

19.3 Periudha e ndërtimit

Përveç të drejtave të tjera që i jepen Autoritetit Kontraktor sipas kësaj Marrëveshjeje, gjatë ecurisë së periudhave të ndërtimit, Autoriteti Kontraktor ka te drejtë:

- 19.3.1 Të marrë një listë të të gjitha rezultateve të testeve (për disa nga të cilat ai mund ta njoftojë Koncesionarin se dëshiron t'i marrë vetë rezultatet e testeve), dhe çdo raport për përparimin e punës dhe për bashkëpunimin ndërmjet Nënkontraktorët të ndërtimit dhe Inxhinierit të pavarur në lidhje me skicat e projektimit dhe njoftime për forca madhore, ose mospërmbushje të punimeve, të shkëmbyera ndërmjet Koncesionarit dhe/ose Nënkontraktorët e Ndërtimit;

- 19.3.2 Kur Autoriteti Kontraktor e kërkon, të marrë korrespondencën, faturat, vërtetimet, projektimet, rezultatet e testeve, njoftimet dhe çdo komunikim tjetër zyrtar që lidhet me këtë Marrëveshje, të shkëmbyer ndërmjet Koncesionarit, Inxhinierit të pavarur, dhe Nënkontraktorët të ndërtimit, të cilat i nevojiten me qëllim monitorimin e respektimit të kësaj Marrëveshjeje nga Koncesionari;





- 19.3.3 Të hyjë e të dalë në Territorin e Projektit dhe në Truallin ekstra me qëllim vëzhgimin e gjendjes dhe ecurisë e Punimeve dhe ndjekjen e realizimit të ndonjë faze dhe testi të Punimeve;
- 19.3.4 Të marrë pjesë si vëzhgues në takimet rreth ecurisë së punës, që mbahen ndërmjet Koncesionarit dhe/ose Nënkontraktorët të ndërtimit; dhe
- 19.3.5 Të marrë pjesë në inspektimet e zhvilluara përpara dhënies së një Çertifikate Përfundimi paraprake, ose Çertifikate Përfundimi.

20. Përfundimi paraprak dhe përfundimi

20.1 Përfundimi Paraprak

“Përfundimi paraprak” nënkupton në lidhje me çdo Aspekt se:

- 20.1.1 Aspekti është në përputhje me kërkesat e trafikut, sigurisë dhe mjedisit për shfrytëzim të sigurt;
- 20.1.2 Çertifikata e Përfundimit paraprak, nëse është e aplikueshme, është dhënë nga Autoritetet përkatëse për aspektin duke pasur parasysh se disa punime, që lidhen me objektet që nuk kërkohen për shfrytëzimin e sigurt të Autostradës, nuk janë përfunduar ende ose, se pritet t’i nënshtrihen testimit; dhe
- 20.1.3 Autoriteti Kontraktor ka dhënë pëlqimin e tij në lidhje me Manualin e Shfrytëzimit dhe të Mirëmbajtjes për aspektin në fjalë, sipas Klauzolës 21.6.

20.2 Dorëzimi Teknik i Përfundimit Paraprak

- 20.2.1 Jo më vonë se 15 (pesëmbëdhjetë) ditë pune përpara datës që Koncesionari pret të përfundojë puna në lidhje me një aspekt të Autostradës, me qëllim që të arrijë përfundimin paraprak, Koncesionari përcakton me shkrim një procedurë të dorëzimit teknik dhe njëkohësisht i jep Inxhinierit të pavarur dokumentacionin kualifikues dhe në lidhje me skicat e projektimit, draftin e përditësuar të skicave me ndryshimet e bëra gjatë ndërtimit, duke vënë në dukje statusin e caktuar të punimeve në atë kohë, për qëllime inspektimi. Procedura zyrtare organizohet nga Koncesionari dhe kryhet nga Inxhinieri i pavarur, dhe në të merr pjesë Autoriteti Kontraktor, Përfaqësues teknik, Koncesionari, Nënkontraktori i ndërtimit dhe çdo Autoritet i duhur përkatës i cili ftohet ose prania e të cilit kërkohet me ligj. Koncesionari përfshin bashkë me njoftimin me shkrim të sipërpërmendur edhe çertifikatën e Inxhinierit të pavarur, ku konfirmohet se Punimet që kërkohen për shfrytëzimin e sigurt të Autostradës kanë përfunduar.
- 20.2.2 Pas përfundimit të procedurës së dorëzimit teknik, Inxhinieri i pavarur dhe Autoriteti Kontraktor kanë 10 (dhjetë) ditë pune për vlerësimin e procedurës së dorëzimit teknik dhe për të vendosur nëse Koncesionari i ka përmbushur të gjitha kërkesat e Autoritetit Kontraktor për Punimet, ose për të njoftuar Koncesionarin për ndonjë kundërshtim që mund të kenë.

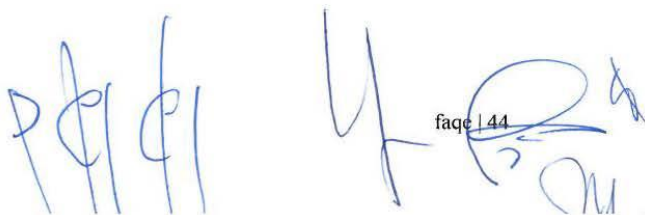
faqe | 43



- 20.2.3 Nëse ngrihet ndonjë kundërshtim nga Inxhinieri i pavarur, ose Autoriteti Kontraktor, Koncesionari dhe Inxhinieri i pavarur konsultohen për masat që kërkohen për t'u ndërmarrë për të përmbushur kërkesat e Autoritetit Kontraktor për Punimet, me qëllim realizimin e kësaj Marrëveshjeje.
- 20.2.4 Koncesionari realizon masat e përcaktuara në përputhje me Klausolën 20.2.3 dhe të rekomanduara nga Inxhinieri i pavarur. Koncesionari pastaj mund ta rifillojë procedurën e dorëzimit teknik në përputhje me Klausolën 20.2.1, me kusht që nëse procedura teknike është rifilluar në përputhje me këtë dispozitë, periudha 15 (pesëmbëdhjetë) ditore sipas Klausolës 20.2.1 dhe periudha 10 (dhjetë) ditore sipas Klausolës 20.2.2 të konsiderohen se janë 5 (pesë)ditë pune.
- 20.2.5 Nëse Autoriteti Kontraktor ose Inxhinieri i pavarur nuk paraqesin ndonjë kundërshtim pas procedurave të dorëzimit teknik, të përmendura në Klausolën 20.2.1 dhe 20.2.4, ose nëse Inxhinieri i pavarur vendos, sipas Klausolës 20.2.3, se nuk kërkohet të merren masa të tjera për Përfundimin paraprak (përveç çështjes së lëshimit të certifikatës së përfundimit paraprake), Koncesionari mund të kërkojë nga Autoriteti përkatës dhënien e certifikatës së përfundimit paraprak.

20.3 Dhënia e Certifikatës së përfundimit paraprake

- 20.3.1 Koncesionari do të aplikojë për çdo Certifikatë Përfundimi Paraprake dhe Autoriteti Kontraktor në mënyrë të arsyeshme do të ofrojë ndihmën e nevojshme të kërkuar nga Koncesionari për aplikimin e Certifikatave.
- 20.3.2 Koncesionari e njofton menjëherë Autoritetin Kontraktor për datën e çdo inspektim të autoritetit përkatës të parashikuar për t'u bërë përpara dhënies së një lejeje përfundimi paraprake. Autoriteti Kontraktor mund të lejojë çdo inspektim që kërkohet të kryhet nga çdo Autoritet i duhur përkatës, për të vendosur nëse mund të jepet Certifikata e përfundimit paraprake.
- 20.3.3 Koncesionari e njofton menjëherë Autoritetin Kontraktor për datën e dhënies së një Certifikate përfundimi paraprake nga Autoriteti i duhur përkatës.
- 20.4 Asgjë që përmbajnë Klausolat 20.1, 20.2 ose 20.3, ose që gjendet gjetkë në këtë Marrëveshje në lidhje me Përfundimin paraprak, nuk i pakëson apo kufizon në ndonjë mënyrë detyrimet e Koncesionarit sipas kësaj Marrëveshjeje. Koncesionari e arrin përfundimin paraprak të një aspekti përkatës kur ka marrë një leje të vlefshme për përfundimin paraprak të të gjitha aspekteve në lidhje me atë Aspekt përkatës.
- 20.5 Nëse Inxhinieri i pavarur dhe Autoriteti Kontraktor nuk kanë paraqitur ndonjë kundërshtim sipas Klausolës 20.2.2, ose nëse Inxhinieri i pavarur përcakton, sipas Klausolës 20.2.3, se nuk kërkohen masa të tjera për arritjen e përfundimit paraprak dhe Autoriteti i duhur përkatës nuk e jep lejen e përfundimit paraprake brenda periudhës së përcaktuar në ligj, me kusht që:
- 20.5.1 Koncesionari t'i ketë përmbushur detyrimet e tij sipas kësaj Marrëveshjeje dhe dispozitat përkatëse të ligjit për të bërë kërkesë për një leje të tillë përfundimi paraprake; dhe

 faqe | 44



- 20.5.2 Gjatë ndonjë inspektimi zyrtar nga një Autoritet i tillë përkatës përpara kërkesës për lejen e përfundimit paraprak, Autoriteti i duhur përkatës të mos ketë ngritur ndonjë kundërshtim në përputhje me ligjin që parashikon mospërbushjen e detyrimeve apo të kushteve të nevojshme për dhënien e lejes së përfundimit paraprake,

Atëherë kjo quhet Ngjarje kompensimi.

20.6 Përfundimi

Përfundimi përfundimtar në lidhje me çdo aspekt përkatës nënkupton se:

- 20.6.1 Aspekti ka përfunduar; dhe
- 20.6.2 Leja efektive e përfundimit është dhënë nga Autoriteti i duhur përkatës.

20.7 Dorëzimi teknik pas Përfundimit

- 20.7.1 Jo më pak se 15 (pesëmbëdhjetë) ditë pune para datës kur Koncesionari pret që të përfundojnë punimet në mënyrë të tillë që të arrihet Përfundimi final, Koncesionari përcakton me shkrim procedurën e dorëzimit teknik dhe i paraqet menjëherë Inxhinierit të pavarur dokumentacionin kualifikues dhe shtesat në skicat e përditësuara të projektimit me ndryshimet përkatëse të bëra gjatë ndërtimit, për qëllime inspektimi. Kjo procedurë zyrtare organizohet nga Koncesionari dhe kryhet nga Inxhinieri i pavarur, dhe ndiqet nga Autoriteti Kontraktor, Koncesionari, Nënkontraktor i ndërtimit dhe çdo Autoritet i duhur përkatës, i cili ftohet ose prania e të cilit kërkohet me ligj. Koncesionari i bashkëngjit njoftimit me shkrim të përmendur me lart certifikatën e Inxhinieri të pavarur, e cila konfirmon se Punimet janë përfunduar dhe se kushtet e përcaktuara në Certifikatën e përfundimit paraprak janë përbushur plotësisht.



- 20.7.2 Pas përfundimit të procedurës së dorëzimit teknik, Inxhinieri i pavarur dhe Autoriteti kontraktor kanë 10 (dhjetë) ditë pune për vlerësimin e rezultatit të procedurës së dorëzimit teknik dhe për të përcaktuar nëse Koncesionari i ka përbushur vërejtjet e tyre.
- 20.7.3 Nëse ngrihet ndonjë kundërshtim nga Inxhinieri i pavarur, ose Autoriteti Kontraktor, Koncesionari dhe Inxhinieri i pavarur konsultohen për masat që kërkohet të ndërmerren për të arritur përfundimin përfundimtar, me qëllim realizimin e Marrëveshjes.
- 20.7.4 Koncesionari zbaton masat e përcaktuara në përputhje me Klauzolën 20.7.3 dhe të rekomanduara nga Inxhinieri i pavarur. Koncesionari atëherë mund ta rifillojë procedurën e dorëzimit teknik në përputhje me Klauzolën 20.7.1, me kusht që nëse procedura e dorëzimit teknik rifillohet në përputhje me këtë dispozitë, periudha 15 ditore sipas Klauzolës 20.7.1 dhe periudha 10 (dhjetë) ditore sipas Klauzolës 20.7.2 të konsiderohen kështu si 5 (pesë) ditë pune.
- 20.7.5 Nëse nuk paraqitet ndonjë kundërshtim nga Autoriteti Kontraktor ose Inxhinieri i pavarur pas procedurave të dorëzimit teknik të përmendura në Klauzolat 20.7.1 dhe 20.7.4, ose nëse Inxhinieri i pavarur përcakton, sipas Klauzolës 20.7.3, se nuk

P. B. B.

U. B. B.

faqe | 45



kërkohen më masa shtesë për arritjen e përfundimit përfundimtar (përveç dhënies së Lejes së përfundimit), Koncesionari mund të kërkojë nga Autoriteti i duhur përkatës nxjerrjen e Çertifikatës së Përfundimit.

20.8 Nxjerrja e Çertifikatave të përfundimit

20.8.1 Koncesionari bën kërkesë për çdo Çertifikatë përfundimi dhe Autoriteti Kontraktor në mënyrë të arsyeshme do të japë ndihmën e nevojshme të kërkuar nga Koncesionari për aplikimin e Çertifikatave.

20.8.2 Koncesionari e njofton menjëherë Autoritetin Kontraktor për datën e inspektimit të Territorit të Projektit nga Autoriteti përkatës, njoftim i cili duhet të bëhet përpara dhënies së një leje përfundimi. Autoriteti Kontraktor mund të marrë pjesë në çdo inspektim, i cili kryhet nga çdo Autoritet i duhur përkatës, për të përcaktuar nëse mund të jepet një Çertifikatë përfundimi.

20.8.3 Koncesionari njofton menjëherë Autoritetin Kontraktor në datën e dhënies së lejes së përfundimit nga Autoriteti i duhur përkatës dhe i jep Autoritetit Kontraktor skicat përfundimtare me ndryshimet përkatëse të bëra gjatë punës.

20.9 Nëse Inxhinieri i pavarur dhe Autoriteti Kontraktor nuk kanë paraqitur ndonjë kundërshtim sipas Klauzolës 20.7.2, ose Inxhinieri i pavarur vendos, sipas Klauzolës 20.7.3, se nuk kërkohet të merren masa të tjera për arritjen e Përfundimit Përfundimtar dhe Autoriteti i duhur përkatës nuk e jep miratimin për Çertifikatën e Përfundimit brenda periudhës përkatëse, të parashikuar me ligj, me kusht që:

20.9.1 Koncesionari të ketë përmbushur detyrimet e tij sipas kësaj Marrëveshjeje dhe dispozitave përkatëse të ligjit kur ka bërë kërkesë për një Çertifikatë të tillë të Përfundimit; dhe

20.9.2 Gjatë inspektimit zyrtar nga një Autoritet i tillë përkatës përpara kërkesës për leje shfrytëzimi, Autoriteti përkatës nuk ka paraqitur ndonjë kundërshtim për nxjerrjen e lejes së shfrytëzimit, në përputhje me ligjin që parashikon mos-përmbushjen e detyrimeve ose të kushteve të nevojshme për lëshimin e Çertifikatës së Përfundimit,

atëherë kjo përbën ngjarje kompensimi.

20.10 Përgjegjësia për defektet

20.10.1 Pa cenuar asnjë të drejtë tjetër të Autoritetit Kontraktor sipas kësaj Marrëveshjeje, Autoriteti Kontraktor ka të drejtë t'i kërkojë Koncesionarit të riparojë çdo defekt në Punime me shpenzimet e veta, në përputhje me këtë Marrëveshje, gjatë periudhës përkatëse të përgjegjësisë së tij për defektet.

20.10.2 Koncesionari e njofton Autoritetin Kontraktor menjëherë, por gjithsesi, brenda 5 (pesë) ditësh pune nga marrja dijeni për ndonjë defekt, dhe sapo të jetë praktikisht e mundur pas kësaj, duhet t'i japë Autoritetit Kontraktor çdo informacion të mëtejshëm për defektin që Autoriteti Kontraktor mund të kërkojë në mënyrë të arsyeshme.

20.10.3 Koncesionari në çdo kohë:

faqe | 46



- (a) Kryen punët dhe shërbimet me qëllim që të mos përkeqësojë një defekt të njohur;
- (b) Sapo merr dijeni për një defekt, bën të gjitha përpjekjet e arsyeshme për të zbutur pasojën e atij defekti; dhe
- (c) Ndërmerr të gjitha hapat për të minimizuar pasojat e çdo defekti të ditur.

20.10.4 Koncesionari është përgjegjës dhe kryen sa më shpejt që të jetë praktikisht e mundur çdo rindërtim, riparim, rehabilitim ose punime të tjera që kërkohen si rrjedhojë e një defekti.

20.10.5 Me përfundimin e një punimi, në përputhje me Klauzolën 20.10.3, Inxhinieri i pavarur vërteton se këto punime janë kryer në përputhje me standardet. Në shkallën që punime të tilla nuk janë përfunduar në përputhje me standardet, Koncesionarit i kërkohet të kryejë punime të tjera derisa të plotësohen standardet.

20A Defektet e fshehta

20A.1 Gjatë periudhës së përgjegjësisë për defektet e fshehta, nëse Koncesionari beson se në atë kohë ka dalë në pah një defekt i fshehtë, me kërkesën e Autoritetit Kontraktor, Koncesionari rregullon defektin e fshehtë (me anë të riparimit ose zëvendësimit, sipas zgjedhjes së Koncesionarit), dhe kostoja e një riparimi apo zëvendësimi të tillë përballohet nga Autoriteti Kontraktor. Në rastet kur Autoriteti Kontraktor nuk i kërkon Koncesionarit të kryejë punimet riparuese për një Defekt të Fshehtë në përputhje me këtë klauzolë, ai do t'i konfirmojë Koncesionarit brenda një periudhë të arsyeshme se si synon të rregullojë Defektin e Fshehtë dhe do të jetë përgjegjës për tu siguruar që këto veprime që kryhen për rregullimin e defektit të përfundojnë.

20A.2 Koncesionari në çdo kohë:

20A.2.1 Kryen punimet dhe shërbimet për të mos e përkeqësuar një defekt të fshehtë; dhe;

20A.2.2 Sapo merr dijeni për një defekt të fshehtë, bën të gjitha përpjekjet e arsyeshme për të zbutur pasojën e atij defekti të fshehtë; dhe

20A.2.3 Ndërmerr të gjitha hapat për të minimizuar pasojat e çdo defekti të fshehtë të njohur.

20A.3 Koncesionari e njofton Autoritetin Kontraktor dhe Inxhinierin e pavarur menjëherë, por gjithsesi brenda (2) ditësh pune nga marrja dijeni për një defekt të fshehtë, dhe pas kësaj i jep çdo informacion të mëtejshëm në lidhje me defektin e fshehtë, sipas kërkesës së arsyeshme të Autoritetit Kontraktor dhe Inxhinierit të pavarur. Inxhinieri i Pavarur do të konfirmojë në bazë të këtij informacioni dhe brenda një periudhe të arsyeshme sipas rrethanave të dhëna nëse ky Defekt i Fshehtë ka ndodhur apo jo.

20A.4 Jo më vonë se 10 (dhjetë) ditë pune pasi merr dijeni për një defekt të fshehtë, Koncesionari i dorëzon Autoritetit Kontraktor dhe Inxhinierit të pavarur një propozim për punime riparuese për ndreqjen e defektit.

20A.5 Jo më vonë se 5 (pesë) ditë pune pas marrjes së propozimit të Koncesionarit sipas Klauzolës 20A.4, Autoriteti Kontraktor ose e miraton atë me shkrim, ose sugjeron ndryshimet perkatëse



në propozimin e Koncesionarit (për zbatimin e këtyre ndryshimeve, Autoriteti Kontraktor jep miratimin e tij për propozimin).

- 20A.6 Nëse Autoriteti Kontraktor sugjeron ndryshime në propozimin e Koncesionarit, Koncesionari brenda 2 (dy) ditësh pune nga marrja e ndryshimeve të sugjeruara ose i pranon këto ndryshime, ose ia kalon propozimin Inxhinierit të pavarur, i cili menjëherë jep një vendim përfundimtar për propozimin.
- 20A.7 Vendimi i Inxhinierit të pavarur sipas Klauzolës 20A.6 është detyrues për palët, përveç kur njëra nga palët e kundërshton atë, në përputhje me Klauzolën 56, brenda 5 (pesë) ditësh pune nga marrja e vendimit të Inxhinierit të pavarur.
- 20A.8 Inxhinieri i pavarur përcakton koston e kryerjes së punimeve të tilla për riparimin e defektit të fshehtë, në përputhje me propozimin e Koncesionarit në lidhje me çmimet mbizotëruese të referencës për njësi për punë të ngjashme në Shqipëri, të evidentuara nga Manualët. Për të shmangur çdo dyshim, kur Inxhinieri i pavarur vendos se kostoja e punëve është më pak se dyqind mijë euro (200.000 euro) kur mblidhet me koston e të gjitha punimeve të tjera riparuese të fshehura, atëherë defekti nuk kualifikohet si defekt i fshehtë dhe këto kosto përballohen nga Koncesionari.
- 20A.9 Vendimi i Inxhinierit të pavarur, sipas Klauzolës 20A.8, është detyrues për palët, përveç kur njëra nga palët e kundërshton atë në përputhje me Klauzolën 56 brenda 10 (dhjetë) ditësh pune nga marrja dijani për vendimin e Inxhinierit të pavarur.

Pjesa 4: Ofrimi i Shërbimeve

21. Shfrytëzimi

21.1 Përgatitja e planit të menaxhimit të Projektit

- 21.1.1 Jo më vonë se 40 (dyzet) ditë pune përpara fillimit të çdo viti të kontratës (përveç vitit të parë të Kontratës) gjatë periudhës së Koncesionit, sipas Seksionit 3.2.1 të Shtojcës 5, Koncesionari përgatit dhe i paraqet Autoritetit Kontraktor të gjitha raportet e kërkuara në lidhje me menaxhimin dhe shfrytëzimin e Autostradës dhe shërbimin që u ofrohet përdoruesve ("Plani i menaxhimit të Projektit").
- 21.1.2 Brenda 20 (njëzet) ditësh pune pas marrjes nga Autoriteti Kontraktor të Planit të Koncesionarit për menaxhimin e Projektit sipas Klauzolës 21.1.1, Palët takohen për të diskutuar planin e propozuar nga Koncesionari për menaxhimin e Projektit. Koncesionari merr parasysh me mirëbesim çdo parashtrim të bërë nga Autoriteti Kontraktor në lidhje me planin e menaxhimit të propozuar nga Koncesionari. Brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditësh pune pas takimit, Koncesionari i dërgon një njoftim tjetër Autoritetit Kontraktor, ku këto ndryshime i paraqit me mirëbesim në planin e propozuar nga Koncesionari për menaxhimin e Projektit, sipas rastit, për t'i vënë në jetë këto ndryshime ose, nëse nuk kërkohen ndryshime të tilla, konfirmon planin e propozuar nga Koncesionari për menaxhimin e Projektit, ashtu si është paraqitur fillimisht.
- 21.1.3 Jo më vonë se 80 (tetëdhjetë) ditë pune përpara fillimit të çdo viti kontrate, gjatë periudhës së Koncesionit (përveç vitit të parë të periudhës së Koncesionit), Autoriteti



Kontraktor mund t'i japë Koncesionarit një listë me dokumentet që përmbajnë objektivat aktuale të publikuara të Autoritetit Kontraktor në lidhje me shfrytëzimin e Autostradës. Nëse Autoriteti Kontraktor nuk i jep një listë të tillë, Koncesionari kur vendos synimet e tij, merr parasysh objektivat e publikuara të Autoritetit Kontraktor sikundër ato janë paraqitur në dokumentet, në listat më të fundit që i janë dhënë atij nga Autoriteti Kontraktor. Nëse ndonjë prej këtyre objektivave bie ndesh me kushtet e kësaj Marrëveshjeje, kushtet e kësaj Marrëveshjeje kanë epërsi, përveç se kur Autoriteti Kontraktor e udhëzon Koncesionarin ta trajtojë atë si një ndryshim të bërë nga Autoriteti Kontraktor, rast në të cilin një ndryshim i tillë trajtohet në përputhje me Klauzolën 32.1. Nëse ndonjë prej objektivave të publikuara kërkon nga Koncesionari të ndryshojë metodat e punës së tij, të parashikuara në planet e zbatimit të punimeve, për kryerjen e ndonjë punimi shtesë, ose për ofrimin e ndonjë shërbimi tjetër që nuk kërkohet në kërkesat e Autoritetit Kontraktor, Koncesionari nuk është i detyruar të respektojë objektiva të tilla të publikuara, përveç se kur udhëzohet ta bëjë këtë si një ndryshim i kërkuar nga Autoriteti Kontraktor.

- 21.1.4 Procedurat e menaxhimit të paraqitura me hollësi në dokumentet që përbëjnë Planet Gjeoteknike, sipas përkufizimit në Shtojcën 1 (Përkufizime) të kësaj Marrëveshjeje, në çdo kohë respektojnë kërkesat mjedisore dhe kërkesat e Autoritetit Kontraktor.

21.2 Periudha e shfrytëzimit

21.2.1 Periudha e shfrytëzimit fillon në:

- (a) Datën efektive në lidhje me Autostradën ekzistuese;
- (b) Datën e përfundimit të punimeve për sheshet e pagimit të taksës, për sa u takon pjesëve të Autostradës që janë pjesë e punimeve për sheshet e taksës;
- (c) Datën e përfundimit të punimeve nga çfarëdo palëe tretë në lidhje me pjesët e Autostradës që janë pjesë e punimeve të të tretëve, të cilat nuk janë përfunduar përpara Datës së hyrjes në fuqi;
- (d) Datën e përfundimit të Aspektit përkatës në lidhje me secilin aspekt;

Pavarësisht se në lidhje me secilën pjesë të Autostrada, periudha e shfrytëzimit nuk fillon përpara se të jetë rënë dakord për procedurat e bashkërendimit me të gjitha autoritetet përkatëse në përputhje me Klauzolën 21.3 dhe Manualin e Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes nga Autoriteti Kontraktor në përputhje me Klauzolën 21.5.

("Periudha e shfrytëzimit")

- 21.2.2 Koncesionari do të ofrojë shërbimet si dhe ndryshe shfrytëzon dhe mirëmban Autostradën gjatë gjithë periudhës së shfrytëzimit në përputhje me Shtojcën 5, dispozitat e kësaj Marrëveshjeje dhe procedurat e bashkërendimit.
- 21.2.3 Në ofrimin e shërbimeve dhe, ndryshe, në shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Autostradës, Koncesionari në të gjitha kohët bën të gjitha përpjekjet e nevojshme për të siguruar që të mos veprojnë në ndonjë mënyrë që të ndikojë negativisht në punimet e të tretëve (pa asnjë kosto shtesë për veten).



- 21.2.4 Për të shmangur çdo dyshim, Koncesionarit do t'i kërkohej të mobilizohet me qëllim që të jetë gati të fillojë ofrimin e plotë të shërbimeve në lidhje me Autostradën menjëherë në datën e hyrjes në fuqi.

21.3 Procedurat e bashkërendimit

Në çdo datë të programuar të përfundimit paraprak të secilit Aspekt përkatës dhe në datën efektive në lidhje me Autostradën ekzistuese, Koncesionari duhet t'i ketë mbaruar diskutimet me të gjitha autoritetet përkatëse që kanë të bëjnë me Autostradën, ose që preken nga shfrytëzimi dhe mirëmbajtja e Autostradës dhe duhet ketë përgatitur dhe rënë dakord për procedurat e bashkërendimit në lidhje me shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Autostradës ndërmjet Autoritetit përkatës (duke përfshirë policinë, shërbimet e zjarrfikësve dhe të ambulancës) dhe Koncesionarit (së bashku "Procedurat e bashkërendimit").

21.4 Procedurat e bashkërendimit ndër të tjera:

- 21.4.1 Parashikojnë takime periodike ndërmjet palëve përkatëse për të diskutuar çështjet që prekin objektin e Procedurave përkatëse të bashkërendimit;

- 21.4.2 Përcaktojnë, sipas rastit, procedurat e rëna dakord për menaxhimin e trafikut (duke përfshirë kufizimet e shpejtësisë); trajtimin e çdo rasti të jashtëzakonshëm, duke përfshirë procedurën e qasjes (aksesit) dhe rrugët për shërbimet e urgjencës (policia, zjarrfikëset, dhe shërbimet e ambulancës, shoqëritë e furnizimit me ujë dhe energji elektrike dhe çdo shoqëri tjetër përkatëse e telekomunikacionit); dhe ruajtjen e funksionimit të sigurt të Autostradës dhe sigurinë e përdoruesve, punëmarrësve të Koncesionarit dhe vizitorëve të lejuar në Autostradë;

- 21.4.3 Përfshijnë procedurën e komunikimit ndërmjet palëve dhe caktojnë një përfaqësues në emër të Koncesionarit për bashkërendimin e punës me Autoritetet përkatëse; dhe

- 21.4.4 Përcaktojnë procedurat e rëna dakord për ndryshimin e Procedurave të bashkërendimit herë pas here.

21.5 Manuali i Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes

- 21.5.1 Koncesionari i dorëzon Autoritetit Kontraktor të gjitha manualët e plota të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes (siç është rënë dakord me Autoritetin Kontraktor) në lidhje me Autostradën ekzistuese në datën e hyrjes në fuqi.

- 21.5.2 Të paktën 3 (tre) muaj përpara datës së programuar të përfundimit paraprak të çdo Aspekti përkatës, Koncesionari i dorëzon Autoritetit Kontraktor manualët e përditësuar të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes, duke marrë parasysh përfundimin e Aspektit përkatës.

- 21.5.3 Procedurat e përshkruara në manualët e shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes janë në përputhje me:

- (a) Kërkesat e Autoritetit Kontraktor për shërbimet dhe propozimet e Koncesionarit për shërbimet;

- (b) Seksionin 3 të Shtojcës 5; dhe

faqe | 50



(c) Sistemet e cilësisë.

21.6 Miratimi i Manualeve të Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes

21.6.1 Brenda 20 (njëzet) ditësh pune nga marrja e Manualeve të Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes në lidhje me secilin Aspekt përkatës, Autoriteti Kontraktor njofton Koncesionarin se është dakord me Manualet e Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes, ose i dërgon Koncesionarit amendamentet dhe/ose komentet e tij për Manualet e Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes. Nëqoftëse Autoriteti Kontraktor nuk e dërgon njoftimin deri në afatet e mësipërme, Manualet e Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes do të konsiderohen se janë pranuar nga Autoriteti Kontraktor.

21.6.2 Nëse Autoriteti Kontraktor ngre ndonjë kundërshtim për të gjitha apo për ndonjë pjesë të Manualeve të Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes brenda 20 (njëzet) ditësh pune pas marrjes nga Koncesionari të njoftimit për to, Autoriteti Kontraktor dhe Koncesionari nisin negociatat, me qëllim që të diskutojnë amendamentet e kërkuara nga Autoriteti Kontraktor dhe/ose komentet për Manualet e Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes.

21.6.3 Nëse:

(a) Koncesionari bie dakord me komentet ose amendamentet e Autoritetit Kontraktor për Manualet e Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes; ose

(b) Palët vendosin për amendamente apo komente të tilla, në përputhje me Klausolën 21.6.2,

Koncesionari nxjerr një version të rishikuar të Manualeve të Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes, i cili i përfshin këto amendamente dhe/ose komente sa më shpejt që të jetë praktikisht e mundur, por gjithsesi përpara datës së përfundimit të Aspektit përkatës.

21.6.4 Në rastin që palët nuk bien dakord për amendamentet përkatëse në Manualet e Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes, Inxhinieri i pavarur vendos për amendamentet përkatëse që do t'u bëhen atyre. Vendimi i Inxhinierit të pavarur është detyrues për palët, përveç se kur njëra nga palët e kundërshton atë në përputhje me Klausolën 56 brenda 20 (njëzet) ditësh pune nga marrja e vendimit të Inxhinierit të pavarur.

21.7 Amendamentet në Manualet e Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes

21.7.1 Përveç se në përputhje me Klausolën 21.6, ose në lidhje me amendamentet, njoftimet apo variacionet e vogla apo të zakonshme, Koncesionari nuk amendon, modifikon apo ndryshon asnjërin nga Manualet e Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes pa pëlqimin e Autoritetit Kontraktor.

21.7.2 Koncesionari mundet që në çdo kohë t'i paraqesë Autoritetit Kontraktor për pëlqimin e tij një amendament, modifikim apo ndryshim në Manualet e Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes, së bashku me arsyet për një rishikim të tillë. Autoriteti Kontraktor jep pëlqimin e tij apo bën komente për një amendament, modifikim apo rishikim të tillë, në përputhje me procedurat e parashikuara në Klausolën 21.6.



Pdd

4 f E 2016



- 21.7.3 Në varësi të Klausolës 21.7.1 dhe 21.7.2, Koncesionari siguron që Manualët e Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes të përditësohen rregullisht herë pas here.

21.8 Detyrimet e Koncesionarit

- 21.8.1 Koncesionari ndërmerr (dhe angazhohet që çdo Nënkontraktor i operacioneve dhe punëmarrësit e tij të ndërmarrin) të gjitha veprimet e nevojshme për të shfrytëzuar dhe mirëmbajtur Autostradën në atë mënyrë që të sigurojë:

- (a) Shfrytëzimin e pandërprerë dhe të sigurt të Autostradës në bazë 24-orëshe;
- (b) Respektimin e Manualeve të Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes;
- (c) Që në të gjitha kohët, të mbahet një inventar i kompjuterizuar i të gjithë artikujve që përbëjnë Autostradën dhe që sistemet e monitorimit dhe menaxhimit të mbahen në përputhje me Seksionin 4.2 të Shtojcës 5; dhe
- (d) që Autoritetet përkatëse të mund të kryejnë detyrat e tyre;

me kusht dhe në përputhje me kërkesat për shërbime të Autoritetit Kontraktor, standardet, propozimet për shërbime të Koncesionarit dhe praktikën e mirë të sektorit ekonomik dhe standartet sic përcaktohen nga Projektuesi.

21.8.2 Koncesionari:

- (a) Merr të gjitha masat për të siguruar, në bashkëpunim me Autoritetin përkatës, fluksin e sigurt, të qetë dhe të pandërprerë të trafikut dhe për t'i mbajtur në minimum vonesat e trafikut;
- (b) Kundërvepron sa më shpejt që të jetë e mundur ndaj aksidenteve, emergjencave apo incidenteve të tjerë;
- (c) Minimizon efektet negative të çdo aksidenti, rasti të jashtëzakonshëm apo të incidenteve të tjera; dhe
- (d) Kundërvepron menjëherë dhe me efikasitet në rast të ndonjë incidenti apo rasti të jashtëzakonshëm, që bën të nevojshme evakuimin e çdo korsie të prekur të Autostradës,

në çdo rast, në përputhje dhe në masën e parashikuar në Manualët e Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes, Procedurat e bashkërendimit dhe në këtë Marrëveshjeje.

- 21.8.3 Koncesionari, përveç në rastin e një rasti të jashtëzakonshëm apo të një ndodhie të paparashikuar, u jep përdoruesve paralajmërime të duhura për çdo ndodhi që ndikon në përdorimin nga ana e tyre të Autostradës.

- 21.8.4 Koncesionari në çdo kohë vepron në përputhje me Manualët e Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes dhe shfrytëzon dhe mirëmban Autostradën dhe çdo pjesë të saj, me qëllim që të përmbushë detyrimet e Koncesionarit sipas kësaj Marrëveshjeje.

Handwritten signatures and a circular stamp with the text "face 152" are visible at the bottom of the page.



- 21.8.5 Pa cenuar Klauzolën 21.8.3, kur një punim për mirëmbajtje, riparim apo punime të tjera bën të nevojshme ndërprerjen apo pezullimin e përdorimit të të gjitha pjesëve të Autostradës, apo mbylljen e Autostradës për një periudhë kohe, Koncesionari i jep Autoritetit Kontraktor, Autoritetit përkatës, çdo Pale të interesuar dhe të gjithë përdoruesve të prekur, me anë të mjeteve të disponueshme në përputhje me praktikën e mirë të sektorit ekonomik, njoftim paraprak për një gjë të tillë, përveç në një rast emergjence ose të një çrregullimi të vogël në Autostradë. Në rastin e një urgjence, apo të një çrregullimi të vogël në Autostradë, nuk kërkohet ndonjë njoftim paraprak, megjithatë, sa më shpejt që të jetë e mundur, por gjithsesi, jo më vonë se data e inspektimit tjetër javor, Koncesionari i jep Autoritetit Kontraktor dhe çdo Autoriteti të duhur përkatës procesverbalet e ngjarjes në fjalë.
- 21.8.6 Koncesionari bën në çdo kohë përpjekjet e tij të arsyeshme për të minimizuar shqetësimet që i shkaktohen trafikut në Autostradë.
- 21.8.7 Koncesionari e mat fluksin e trafikut dhe mban dokumente për të dhënat që lidhen me fluksin e trafikut (duke përfshirë numërimin e fluksit të trafikut) në bazë të vazhdueshme në përputhje me Seksionin 3.2.4 të Shtojcës 5. Të gjitha të dhënat e regjistruara në lidhje me fluksin e trafikut mbahen të disponueshme për inspektim nga ana e Autoritetit Kontraktor në çdo kohë. Të dhënat e regjistruara nga matja me sensorë elektronike të vendosur nën shtresën e rrugës i dërgohen Autoritetit Kontraktor në format elektronike, si pjesë e raporteve mujore dhe përfaqësojnë trafikun e regjistruar.
- 21.8.8 Autoriteti Kontraktor mundet që herë pas here të inspektojë, monitorojë, ose kontrollojë pajisje të tilla që regjistrojnë të dhënat e trafikut. Autoriteti Kontraktor ka të drejtë, ose ka të drejtë të caktojë një palë të tretë, për të instaluar, me shpenzimet e Autoritetit Kontraktor, sistemin e regjistrimit të të dhënave, pajisjet, objektet dhe instrumentet dhe/ose sistemet e veta elektronike të pagimit të taksës, pajisjet dhe objektet e veta, dhe Koncesionari bën të mundur instalimin e këtyre në vende të përshtatshme. Përveç instalimit, heqjes, ose mirëmbajtjes nga Autoriteti Kontraktor ose një palë e tretë, e caktuar nga Autoriteti Kontraktor, objekte të tilla për regjistrimin e të dhënave dhe/ose objekte dhe instrumente të tilla të pagimit të taksës, nuk duhet të shkaktojnë ndërprerjen e ndërtimit, shfrytëzimit, mirëmbajtjes dhe fluksit të qetë të trafikut në Autostradë, ndryshe, kjo ndërprerje do të konsiderohet si Ngjarje Lehtësimi.
- 21.8.9 Koncesionari, brenda 24 (njëzet e katër) orësh nga ndodhia e një incidenti që përfshin një vdekje, një lëndim serioz, ose e një incidenti mjedisor, i jep një raport për të Autoritetit përkatës, në përputhje me dispozitat e Lidhjes 6 të Shtojcës 5.
- 21.8.10 Brenda 2 (dy) ditësh pune pas përfundimit të çdo jave që bie në periudhën e shfrytëzimit, Koncesionari i jep Autoritetit Kontraktor një raport javor për trafikun në përputhje me dispozitat e Lidhjes 6 të Shtojcës 5.
- 21.8.11 Koncesionari i dorëzon Autoriteti Kontraktor një raport vjetor dhe një raport për ecurinë vjetore të punës, në përputhje me dispozitat e Lidhjes 6 të Shtojcës 5.



Handwritten signatures and initials in blue ink. One signature is clearly visible on the left, and another set of initials is on the right. A small stamp "faqe 53" is visible near the right signature.



- 21.8.12 Si pjesë e Manualit të zakonshëm të Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes, Koncesionari i paraqet Autoritetit Kontraktor dhe Inxhinierit të pavarur programin e planifikuar të mirëmbajtjes rutinë në përputhje me Seksionin 3.5 të Shtojcës 5 përpara ditës së parë të periudhës me të cilën lidhet një program i tillë i mirëmbajtjes rutinë, në përputhje me Seksionin 3.5 të Shtojcës 5. Koncesionari e njofton Autoritetin Kontraktor përpara çdo ndryshimi kur një ndryshim i tillë propozohet për t'u zbatuar në program.
- 21.8.13 Koncesionari i paraqet Autoritetit Kontraktor dhe Inxhinierit të pavarur një program të riparimeve kapitale (që përfshin një plan trevjeçar të përditësuar të mirëmbajtjes dhe një program vjetor të riparimeve kapitale që lidhen me vitin e ardhshëm, në përputhje me Seksionin 6.3 të Shtojcës 5), jo më vonë se 30 (tridhjetë) ditë pune përpara ditës së parë me të cilën lidhet programi. Autoriteti Kontraktor mund të komentojë për Programin e riparimeve kapitale brenda 30 (tridhjetë) ditësh pune pas paraqitjes së Programit të riparimeve kapitale të propozuara. Koncesionari i merr parasysh komente të tilla, me përjashtim të atyre komenteve, marrja parasysh e të cilëve do të çonte në shkeljen e kësaj Marrëveshjeje ose në shkelje të ligjit.
- 21.8.14 Në rastin që Koncesionari dëshiron të bëjë ndonjë amendament në Programin e riparimeve kapitale, Koncesionari u paraqet Autoritetit Kontraktor dhe Inxhinierit të pavarur hollësi të plota për amendamentet e propozuara, të cilat paraqesin opinionin e tij për ndikimin e amendamenteve të propozuara në shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Autostradës.
- 21.8.15 Autoriteti Kontraktor mund të komentojë për amendamentet e propozuara në Programin e riparimeve kapitale brenda 30 (tridhjetë) ditësh pune nga paraqitja e tij. Koncesionari i merr parasysh komente të tilla, përveç rasteve kur marrja parasysh e tyre do të shpinte në shkeljen e kësaj Marrëveshjeje ose në shkelje të ligjit.
- 21.8.16 Versioni i ndryshuar i rënë dakord nga Autoriteti Kontraktor (ose versioni i dërguar ku Autoriteti Kontraktor nuk bën ndonjë koment brenda 30 (tridhjetë) ditësh pune) bëhet Programi i riparimeve kapitale, duke zëvendësuar versionin e mëparshëm. Për shmangien e dyshimeve, pëlqimi i Autoritetit Kontraktor për Programin e riparimeve kapitale nuk prek detyrën e Koncesionarit për të përmbushur detyrimet e tij sipas Marrëveshjeje përkatësisht dhe në kohë.
- 21.8.17 Në rastin kur ka ndonjë mosmarrëveshje ndërmjet Autoritetit Kontraktor dhe Koncesionarit në lidhje me Programin e riparimeve kapitale, një mosmarrëveshje e tillë fillimisht do t'i dërgohet Inxhinierit të pavarur dhe Inxhinieri i pavarur përcakton amendamentet e duhura në Programin e riparimeve kapitale. Vendimi i Inxhinierit të pavarur është detyrues për palët, përveçse kur njëra nga palët e kundërshton atë në përputhje me Klauzolën 56 brenda 20 (njëzet) ditësh pune nga marrja e njoftimit me shkrim të Inxhinierit të pavarur.
- 21.8.18 Koncesionari bën inspektime në kohët që kërkohen sipas kërkesave të shërbimit të Autoritetit Kontraktor, propozimeve për shërbime të Koncesionarit dhe/ose sipas Manualeve të Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes.
- 21.8.19 Koncesionari e informon Autoritetin Kontraktor për inspektime të tilla që kryhen në përputhje me Klauzolën 21.8.18 me një njoftim paraprak prej jo më pak se 20 (njëzet)



P d d

U
faqe | 54



ditësh pune dhe i jep Autoritetit Kontraktor ose një përfaqësuesi të caktuar prej Autoritetit Kontraktor mundësinë që t'i ndjekë këto inspektime. Koncesionari përgatit raporte përmbledhëse në lidhje me çdo inspektim të listuar, raporte të cilat i dorëzohen Autoritetit Kontraktor brenda 20 (njëzet) ditësh pune pas inspektimeve të tilla.

21.9 Inspektimi dhe kontrollet e Autoritetit Kontraktor

21.9.1 Gjatë periudhës së shfrytëzimit, Autoriteti Kontraktor mund të kryejë kontrolle në bazë të rregullt për të rishikuar çdo dokument të përgatitur ose që do të përgatitet, ose çdo të dhënë të mbajtur nga Koncesionari për aktivitetet e tij të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes (përfshirë edhe të ardhurat nga taksa e rrugës), dhe të inspektojë çdo element të Autostradës, me qëllim që të monitorojë kryerjen nga Koncesionari të detyrimeve të tij sipas kësaj Marrëveshjeje.

21.9.2 Autoriteti Kontraktor, me njoftimin e Koncesionarit, mund të bëjë kontrollet dhe inspektimet e mëposhtme:

- (a) Kontrolle mujore, tremujore dhe vjetore në bazë të raporteve dhe programeve të paraqitura nga Koncesionari te Autoriteti Kontraktor sipas kësaj Marrëveshjeje, ose në bazë të të dhënave dhe dokumentacionit të vetë Koncesionarit;
- (b) Inspektime javore ose vjetore të të gjitha aspekteve të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes së Autostradës dhe respektimin e kërkesës së pagimit të taksës gjatë gjithë periudhës së shfrytëzimit;
- (c) Kontrolle dhe inspektime të rastësishme të të gjitha aspekteve të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes së Autostradës (duke përfshirë të ardhurat nga taksa), përveç kontrolleve dhe inspektimeve të bëra pas rrethanave të cilat, për mendimin e Autoritetit Kontraktor, kërkojnë të ndërmerret një inspektim, duke përfshirë ndodhjen e një ngjarjeje që shlyen detyrimin dhe/ose të një ngjarje të një force madhore; dhe
- (d) Inspektime për të kontrolluar punimet riparuese të kryera në lidhje me defektet, shkeljet ose mospërmirësimet, inspektime të punimeve dhe të kërkesave për kthimin [e Autostradës] në përputhje me Klausolën 36, dhe inspektimin e punimeve për rehabilitimin dhe/ose mirëmbajtjen rutinë, ose për riparimet kapitale.

21.9.3 Autoriteti Kontraktor i jep Koncesionarit, mundësinë për të ndjekur kontrollet dhe inspektimet në Territorin e Projektit të përmendura më lart, dhe Autoriteti Kontraktor i dërgon paraprakisht njoftim Koncesionarit për një qëllim të tillë jo më vonë se 3 orë më përpara (dhe gjithsesi, përpara orës 13:00 në rastin e njoftimit brenda ditës) gjatë orëve të punës në ditë pune, duke vënë në dukje identitetin e personit përkatës.

21.9.4 Shpenzimet e çdo kontrolli apo inspektimi të përmendur më lart në Klausolën 21.9.2 përballohen nga Autoriteti Kontraktor.



- 21.9.5 Sipas Klauzolës 24.4, nëse në ndonjë kohë, Koncesionari vlerësohet me më shumë se 50 (pesëdhjetë) pikë për ecurinë e punës gjatë periudhës 1 (një) vjeçare, ose me më shumë se 100 (njëqind) pikë për ecurinë e punës në një periudhe 3 (tre) vjeçare atëherë, përveç masave të tjera riparuese që mund të përdoren sipas kësaj Marrëveshjeje, Autoriteti Kontraktor ose Inxhinieri i pavarur ka të drejtë, me shpenzimet e Koncesionarit dhe pasi t'i ketë dërguar një njoftim Koncesionarit, të rrisë nivelin ose shpeshtësinë e monitorimit, kontrollit, testimit dhe inspektimit të Autostradës dhe plotësimin nga Koncesionari të detyrimeve të tij sipas kësaj Marrëveshjeje, në atë nivel që Autoriteti Kontraktor ose Inxhinieri i pavarur e shohin të arsyeshme.
- 21.9.6 Rritja e shkallës së monitorimit (përveçse kur palët bien dakord ndryshe) fillon 3 (tre) ditë pune pas marrjes nga Koncesionari të njoftimit të përmendur në Klauzolën 21.9.5 dhe vazhdon deri në atë datë kur zbritet ose (sipas rastit) numri i pikëve të ecurisë së punës në lidhje me 3 (tre) muajt paraprake të njëpasnjëshëm të kenë zbritur nën numrin e përmendur në Klauzolën 21.9.5.
- 21.9.7 Pavarësisht nga Klauzola 21.9.6, Autoriteti Kontraktor ka të drejtë t'i japë fund monitorimit të shtuar më përpara se sa data e përmendur në Klauzolën 21.9.6, kur është i bindur në mënyrë të arsyeshme se Koncesionari është i aftë të kryejë dhe se do t'i kryejë detyrimet e tij kësaj Marrëveshjeje.
- 21.9.8 Aktivitetet e monitorimit të shtuar mund të përfshijnë rritjen e shpeshtësisë së aktiviteteve monitoruese ekzistuese, shtimin e gamës së aktiviteteve monitoruese, vendosjen e personelit monitorues në Territorin e Projektit dhe/ose në automjetet e patrullimit të Nënkontraktorët të shfrytëzimit.
- 21.9.9 Në secilin rast që monitorimi i shtuar kryhet nga Autoriteti Kontraktor, Koncesionari e kompenson Autoritetin Kontraktor për të gjitha kostot e lindura nga një monitorim i tillë i shtuar, të dokumentuara përkatësisht.
- 21.10 **Hyrja dhe dalja në Autostradë dhe në Territorin e Projektit gjatë periudhës së shfrytëzimit**
- 21.10.1 Koncesionari i jep Autoritetit Kontraktor, dhe çdo Autoriteti përkatës mundësinë për të hyrë e dalë në Autostradë, sipas kërkesave të Autoritetit Kontraktor, ose kur kërkohet me ligj, në përputhje me kërkesat e Autoriteteve përkatëse.
- 21.10.2 Koncesionari i vë në dispozicion Autoritetit Kontraktor dhe Autoritetit përkatës hapësirë zyre dhe ambiente në Qendrën e Kontrollit të Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes, të nevojshme për ushtrimin e përgjegjësisë të tyre sipas kësaj Marrëveshjeje dhe/ose në bazë të ligjit, në përputhje me kërkesat e Autoriteteve përkatëse.
- 21.10.3 Gjatë periudhës së shfrytëzimit, Koncesionari është përgjegjës për marrjen e të gjitha masave parandaluese për të mos lejuar persona të paautorizuar të hyjnë e të dalin në Territorin e Projektit dhe në Qendrën e Kontrollit të Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes.
- 21.10.4 Autoriteti Kontraktor dhe përfaqësuesi i tij kanë të drejtën të monitorojnë, duke përfshirë edhe përmes përdorimit të Territorit të Projektit, respektimin nga



P4191 11-11-16

faqe | 56



Koncesionari, çdo Nënkontraktor i shfrytëzimit dhe çdo Nënkontraktor tjetër të Manualit të Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes.

21.11 Përgjegjësia e Koncesionarit gjatë periudhës së shfrytëzimit

21.11.1 Nëse një rezultat i ndonjë inspektimi, në përputhje me Klauzolën 21.9, tregon se ka ndonjë defekt, shkelje dhe/ose mospërmbushje, sikundër përmendet këtu, Koncesionari, sa më shpejt që të jetë praktikisht e mundur, por gjithsesi brenda një periudhe e cila do t'i bëhet e ditur, ose brenda afatit kohor për të cilin është rënë dakord nga palët, i riparon defektet, shkeljet dhe mospërmbushjet në fjalë, siç kërkohen nga kushtet e kësaj Marrëveshjeje.

21.11.2 Në rastin që Koncesionari nuk arrin të rregullojë një nga defektet, brenda kuadrit të rene dakord dhe të përcaktuar, shkeljet dhe/ose mospërputhjet e tilla, Autoriteti Kontraktor ka të drejtë të realizojë punimet e nevojshme, ose të sigurojë realizimin e tyre, me shpenzimet e Koncesionarit. Punimet e kryera në këtë mënyrë duhet të jenë në përputhje me Standardet.

Autoriteti Kontraktor ka të drejtë t'i kërkojë shpenzimet dhe kostot e bëra në mënyrë të arsyeshme, të certifikuara dhe të justifikuara, në përputhje me Klauzolën 21.11.2, sipas zgjedhjes së tij, me anë të zbritjes nga një shumë që ndryshe do t'i paguhej Koncesionarit ose, (i) për aq sa ajo shumë ekziston në kohën në fjalë, në bazë të subvencionit të Autoritetit Kontraktor, ose (ii) për aq sa subvencionit të Autoritetit Kontraktor i ka kaluar periudha e vlefshmërisë, në bazë të çdo pagese për rakordimin e deficitit të të ardhurave, (iii) për aq sa nuk ka më shuma të pagueshme për Koncesionarin në atë kohë, me anë të transfertës së të ardhurave nga taksa e rrugës të Autoriteti Kontraktues, por gjithsesi, në çdo rast, në përputhje me Klauzolën 25.10.



21.11.3 Inspektimi i shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes së Autostradës nga Autoriteti Kontraktor, ose nga çdo person tjetër në emër të tij, nuk i heqin Koncesionarit në asnjë mënyrë detyrimet apo përgjegjësitë e tij sipas kësaj Marrëveshjeje.

21.11.4 Në rastin e një mosmarrëveshjeje ndërmjet Autoritetit Kontraktor dhe Koncesionarit në lidhje me defektet e identifikuar dhe që kërkohen të riparohen, sipas kësaj Klauzole 21.11, një mosmarrëveshje e tillë fillimisht i referohet Inxhinierit të pavarur dhe Inxhinieri i pavarur përcakton nëse një defekt, shkelje dhe/ose mospërputhje ka ndodhur, si dhe afatin për riparimin e tyre. Vendimi i Inxhinierit të pavarur është detyrues për palët, përveçse kur njëra nga palët e kundërshton atë, në përputhje me Klauzolën 56, brenda 20 (njëzet) ditësh pune nga marrja e njoftimit me shkrim të Inxhinierit të pavarur.

21.12 Pronësia e Autostradës

Koncesionari pranon se Territori i Projektit dhe Autostrada (përveç ndonjë pajisjeje të lëvizshme të Operatorit) janë pronë ekskluzive e Autoritetit Kontraktor gjatë gjithë kohëzgjatjes së Kontratës. Pavarësisht nga kjo Klauzolë 21.12, rreziku i dëmtimit të Territorit të Projektit dhe/ose Autostradës janë përgjegjësi e Koncesionarit, në përputhje me këtë Marrëveshje.

21.13 Autostrada ekzistuese

Handwritten signatures and initials in blue ink. One signature is clearly visible, and there are several initials and marks. A small stamp with the text "faqe | 57" is visible near the bottom right of the signatures.



- 21.13.1 Koncesionari ofron shërbime në Autostradën ekzistuese nga data e hyrjes në fuqi, në përputhje me Shtojcën 5.
- 21.13.2 Koncesionari e pranon se nuk mund të mos japë pëlqimin e tij për një kërkesë të Autoritetit Kontraktor, sipas Klauzolës 32, për një ndryshim në Punime apo Shërbime, i cili do ta bënte një punim apo një pjesë të një punimi të një pale të tretë të ishte në përputhje me objektin e Projektit.

21.14 Qendra (t) e kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes dhe/ose Sheshi i pagimit të taksës

- 21.14.1 Koncesionari zhvillon, shfrytëzon dhe mirëmban Qendrën (Qendrat) e Kontrollit të Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes në përputhje me propozimet e Koncesionarit dhe Shtojcën 5, në veçanti, Seksionin 1.3 të Shtojcës 5 në lidhje me pozicionimin e sheshit të taksës.

Nëse Koncesionari kërkon Truall shtesë ku të ndërtojë Qendrën (Qendrat) e Kontrollit të Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes, atëherë, Koncesionari i paraqet Autoritetit Kontraktor një kërkesë, me qëllim që Autoriteti Kontraktor ta sigurojë Truallin shtesë me shpenzimet e Koncesionarit, dhe me kusht që Koncesionari të mos i kërkojë Autoritetit Kontraktor të bëjë ndonjë zhvendosje të popullsisë për sigurimin e Truallit shtesë, Autoriteti Kontraktor bie dakord me një kërkesë të tillë dhe e siguron Truallin shtesë për qëllimet e Qendrës (Qendrat) së Kontrollit të Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes në kohë dhe sipas ligjit shqiptar për shpronësimet publike, duke marrë parasysh të gjitha rrethanat. Shpenzimet e bëra nga Koncesionari sipas kësaj Klauzole 21.14.1 mund të kërkojnë t'i rikthehen si një Ngjarje kompensimi.

- 21.14.2 Nëse, për ndonjë arsye, Autoriteti Kontraktor nuk është në gjendje ta sigurojë Truallin shtesë, i cili kërkohet sipas kërkesës së Koncesionarit, në konsultim me Koncesionarin, ai zgjedh dhe siguron truall shtesë të krahasueshëm alternativ për qëllimet e Qendrës (Qendrat) së Kontrollit të Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes.

- 21.14.3 Nëse Autoriteti Kontraktor dhe Koncesionari nuk janë në gjendje të bien dakord për truallin shtesë të krahasueshëm alternativ, atëherë çështja vendoset nga Inxhinieri i pavarur dhe vendimi i Inxhinierit të pavarur është detyrues për palët, përveç se kur njëra nga palët e kundërshton atë, në përputhje me Klauzolën 56.

- 21.14.4 Qendra (qendrat) e Kontrollit të Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes janë pjesë e punimeve dhe shërbimeve dhe në lidhje me Qendrën (qendrat) e Kontrollit të Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes, Koncesionari përmbush kërkesat e Autoriteteve përkatëse dhe bashkërendohet me Autoritetet përkatëse, sipas Procedurave të bashkërendimit.

22. Siguria

- 22.1 Koncesionari angazhohet që palët e Koncesionarit të respektojnë ligjin që rregullon sigurinë në punë dhe që të plotësohen kërkesat në lidhje me sigurinë në punë.
- 22.2 Koncesionari bashkëpunon në çdo hetim të kryer nga Autoriteti Kontraktor, ose në emër të Autoritetit Kontraktor, në lidhje me shkeljen e sigurisë në punë, ose të sigurisë së veprimtarisë për kryerjen e punimeve ose shërbimeve; dhe:

faqe | 58



- 22.2.1 Bën përpjekje të arsyeshme për t'i dhënë mundësi Autoritetit Kontraktor (dhe/ose çdo Autoriteti përkatës që ka të drejtë të kryejë hetime të tilla) për të marrë në pyetje stafin e Koncesionarit (ose palë të tjera të Koncesionarit) në lidhje me hetimin; dhe
- 22.2.2 I jep Autoritetit Kontraktor kopje të dokumenteve, të dhënave dhe materialeve të tjera të ngjashme referuese, të cilat Autoriteti Kontraktor ka arsye t'i kërkojë për qëllime të hetimit në pajtim me këtë klauzolë 22, përveç rasteve kur në bazë të ligjit materiale të tilla referuese janë konfidenciale. Autoriteti Kontraktor do të ketë të drejtë për t'i mbajtur këto materiale referuese (ose, siç mund të jetë rasti, kopjet e tyre) për përdorim të mundshëm në hetim.

23. Urgjencat

23.1 Të përgjithshme

- 23.1.1 Koncesionari e shfrytëzon dhe mirëmban Autostradën në raste urgjencash, në përputhje me standardet e Seksionit 3.3 të Shtojcës 5.

23.1.2 Koncesionari:

- (a) Vepron në përputhje me Planin e Veprimit në raste urgjencash të Shtojcës 16 të kësaj Marrëveshjeje;
- (b) I paraqet Autoritetit Kontraktor në çdo datë të raportimit për rastet e urgjencave në Periudhën e Koncesionit një raport, ku jepen me hollësi aktivitetet e operacioneve të urgjencave, të ndërmarra në tremujorin paraprirës.

23.2 Shërbime shtesë dhe alternative

Nëse ndodh një urgjencë në Periudhën e shfrytëzimit, e cila nuk mund të zgjidhet me anë të ofrimit të zakonshëm të shërbimeve, Autoriteti Kontraktor mund të udhëzojë Koncesionarin që të bëjë të gjitha përpjekjet e arsyeshme për të siguruar ofrimin e shërbimeve të tilla shtesë ose zëvendësuese me qëllim që:

- 23.2.1 Të zgjidhet urgjenca; dhe
- 23.2.2 Të rivendoset ofrimi i zakonshëm i shërbimeve sa më shpejt që të jetë e mundur, përveç se kur urgjencë është shkaktuar nga veprimet e Koncesionarit apo të ndonjë palë të Koncesionarit,

me kusht që ofrimi i shërbimeve të tilla ose i shërbimeve zëvendësuese të mos bjerë ndesh me detyrimet e Koncesionarit sipas kësaj Marrëveshjeje dhe që Koncesionari të jetë në gjendje të ofrojë shërbime shtesë ose zëvendësuese.

23.3 Kostot e lidhura me urgjencën

Nëse Koncesionari ofron shërbime shtesë ose zëvendësues në përputhje me klauzolën 23.2, Autoriteti Kontraktor i paguan Koncesionarit:

faqe | 59



23.3.1 Kostot e tij të arsyeshme shtesë (sipas dispozitave të Klausolës 32A); dhe

23.3.2 Humbjen e të ardhurave

që Koncesionarit i është shkaktuar si rezultat i ofrimit të shërbimeve të tilla shtesë ose zëvendësuese (përveç se kur urgjenca është shkaktuar nga një veprim ose mosveprim i Koncesionarit ose i një pale të Koncesionarit).

24. Monitorimi i ecurisë së punës

24.1 Raportet e monitorimit të ecurisë së punës

24.1.1 Koncesionari monitoron ofrimin e shërbimeve në përputhje me këtë Marrëveshje dhe harton një raport mujor dhe një raport vjetor për ecurinë e punës, në përputhje me Lidhjen 6 të Shtojcës 5.

24.1.2 Nëse për një muaj konkret, pagesat mujore për ecurinë e punës nuk janë regjistruar në mënyrë korrekte në raportin mujor (një “gabim”), raporti mujor modifikohet në mënyrë retroaktive.

24.1.3 Secila nga palët, Koncesionari dhe Autoriteti Kontraktor njoftojnë njëri tjetrin me shkrim sapo marrin dijeni për një gabim të konstatuar në një raport mujor të caktuar. Menjëherë pas një njoftimi të tillë, palët ndërmarrin të gjitha hapat për të rënë dakord për modifikimet që duhen bërë në raportin mujor. Nëse palët nuk arrijnë një marrëveshje brenda 5 (pesë) ditësh pune nga data e njoftimit, çështja zgjidhet në përputhje me Klausolën 56.

24.1.4 Procedura në përputhje me Klausolat 24.1.1 deri në 24.1.3 mund të ndiqet vetëm nëse njëra nga palët jep njoftim, me anë të të cilit kundërshton përmbajtjen e raportit mujor vetëm për një muaj të caktuar, jo më vonë se deri në fundin e muajit të 7-te (shtatë) pas muajit të mbuluar nga raporti mujor në fjalë.

24.1.5 Me marrëveshje të përbashkët, palët mund të bien dakord për përditësimin / modifikimin e Monitorimit të Ecurisë së Punës dhe kriteret e Vlerësimit dhe pikat e lidhura dhe pagesat e Shtojcës 5 për periudhën e operacioneve dhe mirëmbajtjes të parashikuara në Marrëveshje.

24.2 Monitorimi nga Autoriteti Kontraktor

Në çdo kohë gjatë periudhës së shfrytëzimit, dhe me shpenzimet e veta, Autoriteti Kontraktor mund t'i bëjë kontrolle Koncesionarit, duke përfshirë kontrollin e ofrimit të shërbimeve dhe punimeve, në përputhje me këtë Marrëveshje, dhe gjatë monitorimit të një ecurie të tillë të punëve, Koncesionari i ofron Autoritetit Kontraktor çdo bashkëpunim që mund të kërkohej në mënyrë të arsyeshme (të tillë si ai i ofrimit të të dhënave të *helpdeskut*, sipas kërkesës, dhe për t'i dhënë mundësi Autoritetit Kontraktor të marrë pjesë në monitorimin e ecurisë së punëve). Autoriteti Kontraktor e informon Koncesionarin për rezultatet e këtyre kontrolleve.

24.3 Moskryerje të punës

faqe | 60



Mospërbushja nga Koncesionari e ndonjë standardi të parashikuar në këtë Marrëveshjeje, ose për të cilin është rënë dakord si rrjedhojë e kësaj Marrëveshjeje, pasqyrohet në vlerësimin mujor të ecurisë së punës në formën e pikëve për mbylljen e një korsie dhe/ose pikëve për ecurinë e punës, sikundër përcaktohet në Pjesën 7 të Shtojcës 5 të kësaj Marrëveshjeje.

24.4 Përjashtimi nga pagesat për ecurinë e punës mujore

24.4.1 Koncesionari përjashtohet nga vendosja e pagesave për ecurinë e punës mujore:

- (a) në lidhje me atë pjesë të Projektit që përbën tunelin e Thirrës, për një periudhë prej 3 (tre) muajsh nga data e hyrjes në fuqi.
- (b) Në lidhje me kërkesat e shënuara si “Kërkesa për mirëmbajtjen rutinë” në Tabelën 7-1 të Shtojcës 5 për një periudhë 6 (gjashtë) mujore nga data e hyrjes në fuqi, në varësi të konfirmimit nga Inxhinieri i Pavarur të një përjashtimi të tillë sipas çdo rasti.;
- (c) në rastet kur kërkesat e Shtojcës 5 (kërkesat e Autoritetit Kontraktor) të kësaj Marrëveshjeje nuk mund të plotësohen për shkak të kushteve që janë jashtë kontrollit të tij të menjëhershëm, të shkaktuara nga hyrjet dhe daljet e paautorizuara në Autostradë, një përjashtim i tillë përdoret në lidhje me çdo pikë hyrëse e dalëse kur ajo pikë e paautorizuar hyrëse e dalëse në Autostradë (i) në lidhje me pikat hyrëse e dalëse të caktuara si kategoria 1 ose 3 në Shtojcën 9, është mbyllur nga Autoriteti Kontraktor; dhe (ii) në rastin e pikave hyrëse e dalëse të përcaktuara si kategoria 2 në Shtojcën 9, janë ose duhet të jenë mbyllur nga Koncesionari dhe në të gjitha rastet, në varësi të konfirmimit nga Inxhinieri i Pavarur i një përjashtimi të tillë rast pas rasti; dhe
- (d) në masën e shkaktuar si rezultat i drejtpërdrejtë i çdo veprimi apo mosveprimi të Kontraktorit Palë e Tretë në lidhje me punime të palës së tretë ose një palë e tretë që kryen punime të mëpasme gjeoteknike ose punime rehabilituese gjeoteknike në përputhje me Klausolën 32A në çdo rast për kohëzgjatjen e tyre dhe siç certifikohen nga Inxhinieri i Pavarur.



Pjesa 5: Pagesa

25. Pagesa

25.1 Të ardhurat nga taksa e rrugës

Koncesionari, sipas Klausolës 25.5.2, i mban për vete të gjitha të ardhurat nga taksa e rrugës së mbledhura në çdo vit të Kontratës.

25.2 Pagesa për rakordimin e të ardhurave

25.2.1 Autoriteti Kontraktor ofron garanci se Projekti do t'i arrijë të ardhurat e garantuara nga trafiku për secilin vit të Kontratës, sikurse parashikohet në Shtojcën 15 (Garancia e të ardhurave nga trafiku dhe pragu i ndarjes së të ardhurave nga trafiku) dhe shifra përkatëse sikurse parashikohet në Shtojcën 15 për çdo vit të Kontratës, që fillon pas

faqe | 61



ditës së fillimit të përdorimit të rrugës me taksë, do të rregullohet në ditën e parë të atij viti të Kontratës si më poshtë:

- (a) Të ardhurat e garantuara nga trafiku rregullohen bazuar në formulën e mëposhtme:

$$GTR_i = GTR_{\text{fbd}} \times I$$

Ku:

GTR_i janë të ardhurat e garantuara nga trafiku në euro në vitin i

GTR_{fbd} janë të ardhurat e garantuara nga trafiku në euro sikurse parashikohen për vitin përkatës të Kontratës në Shtojcën 15 (Të ardhurat e garantuara nga trafiku dhe pragu i ndarjes së të ardhurave nga trafiku)

I është Indeksi, i përllogaritur si më poshtë:

$$I = \left([0.25] * \frac{ECPI_i}{ECPI_0} \right) + \left([0.25] * \frac{ECCI_i}{ECCI_0} \right) + \left([0.5] * \frac{LCPI_i * LFXR_i}{LCPI_0 * LFXR_0} \right)$$

Ku:

I = Indeksi në vitin i ;

$ECPI_0$ = Euro Indeksi i çmimeve në muajin në të cilën bie data e përmbylljes financiare;

$ECPI_i$ = Euro Indeksi i çmimeve në muajin e fundit për të cilën janë të disponueshme të dhënat në datën e llogaritjes;

$EPPI_0$ = Indeksi i BE-së për çmimin e prodhimit në vitin në të cilin bie data financiare bazë;

$EPPI_i$ = Indeksi i BE-së për çmimin e prodhimit në vitin e fundit për të cilin janë të disponueshme të dhënat në datën e llogaritjes;

$LCPI_0$ = Indeksi i çmimit të konsumatorit në lekë në muajin që bie data financiare bazë;

$LCPI_i$ = Indeksi i çmimit të konsumatorit në lekë në muajin e fundit për të cilin janë të disponueshme të dhënat në datën e llogaritjes;

$LXFR_0$ = Kursi i këmbimit të huaj nga leku në euro i Bankës së Shqipërisë në ditën në të cilën bie data financiare bazë;

$LXFR_i$ = Indeksi i çmimit të konsumatorit në lekë në muajin në ditën e fundit për të cilën ka të dhëna të disponueshme në datën e llogaritjes.

- (b) Në llogaritjen e të ardhurave të garantuara të rregulluara nga trafiku, Koncesionari i rrumbullakos të ardhurat e garantuara të llogaritura nga trafiku në euron më të afërt.





- (c) Pragu i ndarjes së të ardhurave nga trafiku rregullohet bashkë me të ardhurat e garantuara nga trafiku, duke përdorur formulën e parashikuar në Klauzolën 25.2.1(a) dhe (b) më sipër, me përjashtim të faktit se duke përdorur formulën, referenca ndaj “Të ardhurave të garantuara nga trafiku” duhet lexuar se i referohet pragut të ndarjes së të ardhurave nga trafiku.

25.2.2 Duke nisur nga data e fillimit të përdorimit të rrugës me taksë, nëse të ardhurat aktuale nga trafiku janë më pak se të ardhurat e garantuara nga trafiku për atë periudhë, Autoriteti Kontraktor i paguan Koncesionarit pagesën për rakordimin e deficitit të të ardhurave.

25.2.3 Duke nisur nga data e fillimit të përdorimit të taksës së rrugës, nëse të ardhurat aktuale nga trafiku janë më të mëdha se pragu i ndarjes së të ardhurave të trafikut për atë periudhë, Koncesionari i paguan Autoritetit Kontraktor pagesën për rakordimin e suficitit të të ardhurave.

25.3 Subvencioni i Autoritetit Kontraktor

25.3.1 Autoriteti Kontraktor do t'i paguajë Koncesionarit Subvencionin e Autoritetit Kontraktor në njëzet e gjashtë pagesa, pagesa e parë do të jete e pagueshme në përvjetorin e dytë të Datës Efektive dhe çdo pagesë do të jete e pagueshme mbi bazë gjashtë mujore sipas Klauzoles 25.3.3 më poshtë.

- (a) Të gjitha shumat që duhen paguar sipas kësaj Klauzole do të paguhen brenda 120 ditësh nga data kur duhen paguar, me supozimin se një faturë për këtë gjë është marrë nga Autoriteti Kontraktor



25.3.2 Një pjesë e Subvencionit të Autoritetit Kontraktor e cila mund të pritet të përdoret për mënyra ndryshe nga Pagesat e Shërbimit të Borxhit do të rregullohen në përputhje me Klauzolën 11.4.4, duke filluar me datën e fillimit të shërbimit të borxhit bazuar në Marrëveshjet e Financimit. Pjesa e Subvencionit të Autoritetit Kontraktor për tu rregulluar do të përcaktohet në Mbylljen Financiare dhe do të jetë e barabartë me diferencën ndërmjet Subvencionit të Autoritetit Kontraktor dhe Pagesave të Shërbimit të Borxhit. Për të shmangur dyshimet, nëse Pagesat e Shërbimit të Borxhit janë më të larta se Subvencioni i Autoritetit Kontraktor në çdo vit të dhënë, nuk do të ketë rregullime në bazë të kësaj Klauzole.

25.3.3 Pavarësisht nga Klauzola 25.3.1, asnjë kësht i Subvencionit të Autoritetit Kontraktor nuk do të jetë i detyruar të paguhet për sa kohë dhe deri në momentin kur këto Punime sic janë programuar në atë mënyrë që të bëhen detyrim për tu paguar përpara se kësht përkates i Subvencionit të Autoritetit Kontraktor të jetë kryer, të jenë përfunduar. Për të shmangur dyshimet, një programim i tillë do të marrë parasysh Ngjarjet që shlyen detyrimin, Ngjarjet e Kompensimit dhe Ngjarjet e Forcave Madhore deri në masën që këto kanë shkaktuar ndryshimin e programit përkates të ndërtimit.

25.4 Raportet mujore dhe pasqyrat vjetore të pagesave

25.4.1 Për secilin muaj përkates, brenda 12 (dymbëdhjetë) ditësh pune nga fundi i çdo muaji, Koncesionari i paraqet Autoritetit Kontraktor një raport mujor (në përputhje



me Klausolën 24), që përfshin gjithashtu të dhënat e pagesave për ecurinë mujore të punës dhe regjistrin e të gjitha punimeve kapitale dhe punimeve gjeoteknike të kryera në atë muaj.

25.4.2 Në lidhje me secilin muaj përkatës, brenda dymbëdhjetë (12) ditëve të punës nga fundi i këtij muaji, Koncesionari i paraqet Autoritetit Kontraktor një pasqyrë mujore të pagesave ku jepen me hollësi:

- (a) Pagesa e pagueshme e rakordimit të të ardhurave;
- (b) Nuk është përdorur
- (c) Kompensimi i pagueshëm i evazionit të taksës së rruges;
- (d) Pagesa vijuese e pagueshme për punimet gjeoteknike ose për punimet rehabilituese gjeoteknike, në përputhje me Klausolat 32A.2.10 ose 32A.3.8;
- (e) Çdo rimbursim të duhur për shkak të pasojave të një ngjarje kompensimi dhe/ose një ndryshimi kualifikues në ligj;
- (f) Të dhënat e pagesave për ecurinë mujore të punës;
- (g) Të dhënat për të gjitha të ardhurat shtesë të fituara në përputhje me Klausolën 11.9, dhe
- (h) Te gjitha shumat që Autoriteti Kontraktor duhet t'i paguajë Koncesionarit

bashkë me një faturë në euro për shumën që Autoriteti Kontraktor duhet t'i paguajë Koncesionarit ose, sipas rastit, një pasqyrë në euro të shumës që Koncesionari i detyrohet Autoritetit Kontraktor.

25.4.3 Jo më vonë se [tre (3)] muaj pas përfundimit të vitit të mëparshëm të Kontrates, Koncesionari duhet t'i paraqesë Autoritetit Kontraktor një deklaratë vjetore të pagesës në lidhje me Vitin e Kontrates paraardhëse ("Afati i Paraqitjes së Pasqyrave Vjetore të Pagesave") ku jepen me hollësi:

- (a) Pagesa e pagueshme e rakordimit të të ardhurave;
- (b) Nuk është përdorur
- (c) Kompensimi i pagueshëm i evazionit të taksës;
- (d) Pagesa vijuese e pagueshme për punimet gjeoteknike ose për punimet rehabilituese gjeoteknike, në përputhje me Klausolat 32A.2.10 ose 32A.3.8;
- (e) Çdo rimbursim të duhur për shkak të pasojave të një ngjarje kompensimi dhe/ose një ndryshimi kualifikues në ligj;
- (f) Të dhënat e pagesave për ecurinë mujore të punës;

faqe 64



(g) Të dhënat për të gjitha të ardhurat shtesë të fituara në përputhje me Klausolën 11.9, dhe

(h) Te gjitha shumat qe Autoriteti Kontraktor duhet t'i paguajë Koncesionarit

bashkë me një faturë në euro për shumën që Autoriteti Kontraktor duhet t'i paguajë Koncesionarit ose, sipas rastit, një pasqyrë në euro të shumës që Koncesionari i detyrohet Autoritetit Kontraktor, sipas rastit. (për shmangien e dyshimit duke mos përfshirë ndonjë pagese subvencioni te Autoritetit Kontraktor për t'u bërë në përputhje me Klausolën 25.3 më sipër të cilat do të faturohen veçmas).

25.5 Pagesa

25.5.1 Përveç kur Autoriteti Kontraktor i kundërshton pagesat për ecurinë mujore të punës (ose një pjesë të tyre), të paraqitura në raportin mujor, rast në të cilin zbatohen dispozitat e Klausolave 25.6 deri në 25.8, Koncesionari i paguan Autoritetit Kontraktor shumën e llogaritur në përputhje me Seksionin 7 të Shtojcës 5 sipas pagesave për ecurinë mujore të punës në raportin mujor.

25.5.2 Përveç kur Autoriteti Kontraktor e kundërshton shumën (ose një pjesë të saj) që përmban pasqyra vjetore e pagesave (rast në të cilin zbatohen dispozitat e Klausolave 25.6 deri në 25.8):

(a) kur Autoriteti Kontraktor duhet ta paguajë Koncesionarin në përputhje me Klausolat 11.11 dhe 25.2, Autoriteti Kontraktor ia paguan shumën (ose pjesën e padiskutuar të asaj shume) Koncesionarit brenda 60 (gjashtëdhjetë) ditësh nga afati i dorëzimit të pasqyrës vjetore të pagesave; ose,

(b) kur duhet bërë një pagesë nga Koncesionari te Autoriteti Kontraktor në përputhje me Klausolat 25.2 dhe 25.4, Koncesionari ia paguan atë shumë (ose pjesën e padiskutueshme të asaj shume) Autoritetit Kontraktor brenda 60 (gjashtëdhjetë) ditësh nga afati i dorëzimit të pasqyrës vjetore të pagesave.

25.5.3 Kur Autoriteti Kontraktor duhet t'i bëjë Koncesionarit pagesa për kompensimin e evazionit të taksës së rrugës, rimbursimin për pasojat e një ngjarje kompensimi, ose pagesa për rakordimin e deficitit të të ardhurave ose ndonjë pagese tjetër në raportin e pagesave mujore dhe/ose në pasqyrën e pagesave vjetore, pagesa të tilla bëhen në lekë pas këmbimit të shumës në euro të kompensimit të evazionit të taksës së rrugës, rimbursimit për pasojat e një ngjarjeje kompensimi, ose pagesës përkatëse të rakordimit të deficitit të të ardhurave, sikundër tregohet në pasqyrën përkatëse vjetore të pagesave, me kursin zyrtar të këmbimit euro/lek të Bankës së Shqipërisë të përdorur në ditën e pagesës.

25.5.4 Kur Autoriteti Kontraktor duhet t'i bëjë një pagesë Koncesionarit për rakordimin e suficitit të të ardhurave apo nje pagese mujore te ecurise, një pagesë e tillë paguhet në lekë pas këmbimit të shumës në euro të pagesës së rakordimit të suficitit të të ardhurave, sikurse tregohet në pasqyrën përkatëse vjetore të pagesave, me kursin zyrtar të këmbimit euro/lek të Bankës së Shqipërisë të përdorur në ditën e pagesës.



Pd

lf

faqe 65

**25.6 Shumat e kundërshtuara**

25.6.1 Kur Autoriteti Kontraktor e kundërshton një shumë të paraqitur në pasqyrën vjetore të pagesave dhe/ose në pagesës për ecurinë e punës mujore për atë vit konkret të Kontratës:

- (a) Autoriteti Kontraktor e njofton Koncesionarin për mospranimin e tij me shkrim jo më vonë se 10 (dhjetë) ditë pune nga dita që Autoriteti Kontraktor merr pasqyrën vjetore të pagesave, duke deklaruar arsyet dhe çdo evidencë të disponueshme që ka, për të konfirmuar deklaratat e tij, të cilat kundërshtojnë hollësitë e paraqitura në Pasqyrën vjetore të pagesave; dhe
- (b) Autoriteti Kontraktor mund të kundërshtojë një vlerë, të paraqitur në Pasqyrën vjetore të pagesave, dhe/ose pagesa mujore e ecurisë së punës pas përfundimit të periudhës së parashikuar në këtë Klausolë 25.6, me kusht që nëse Autoriteti Kontraktor e kundërshton një vlerë, pas pagesës ose një pagesë për rakordimin e deficitit të të ardhurave ose një pagesë për rakordimin e suficitit të të ardhurave dhe/ose pagesë mujore për ecurinë e punës, ai të mos ketë të drejtë të mbajë apo kompensojë ndonjë pagesë përkundërt një vlere të tillë të diskutuar, të cilën ndryshe ai do të ishte i detyruar t'ia paguante Koncesionarit, derisa mosmarrëveshja të zgjidhej në përputhje me Klausolën 56;

25.6.2 Autoriteti Kontraktor mund të mbajë pagesën e vlerës së diskutuar në fjalë, derisa mosmarrëveshja të zgjidhet në përputhje me Klausolën 25.8, por marrja e çdo pagese nga Koncesionari nuk përbën heqje dorë nga e drejta e Autoritetit Kontraktor për të bërë padi, sipas Klausolës 25.8.

25.6.3 Autoriteti Kontraktor është i detyruar të paguajë çdo pjesë të vlerës së parashikuar në Pasqyrën vjetore të pagesave dhe/ose të pagesës të ecurisë mujore, që nuk është kundërshtuar nga Autoriteti Kontraktor.

25.7 Përgjigja e Koncesionarit

Brenda 5 (pesë) ditësh pune nga marrja e njoftimit të Autoritetit Kontraktor sipas Klausolës 25.6, Koncesionari e njofton Autoritetin Kontraktor nëse pranon apo refuzon llogaritjet e ndryshme të vlerës së parashikuar në Pasqyrën vjetore të pagesave dhe/ose pagesat e ecurisë mujore të punës në njoftimin e Autoritetit Kontraktor dhe:

25.7.1 nëse Koncesionari i pranon llogaritjet e paraqitura nga Autoriteti Kontraktor, ose nëse nuk bën komente për to brenda kohës së dhënë, përdoret vlera e paraqitur në Pasqyrën vjetore të pagesave dhe/ose pagesat mujore për ecurinë e punës, të paraqitura në njoftimin e Autoritetit Kontraktor për muajin përkatës; ose

25.7.2 nëse Koncesionari nuk është dakord me llogaritjet e paraqitura nga Autoriteti Kontraktor, mosmarrëveshja zgjidhet ndërmjet palëve në përputhje me Klausolën 56, në bazë të Klausolës 25.8.

25.8 Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

faqe 66



- 25.8.1 Në rastin e një mosmarrëveshjeje ndërmjet Autoritetit Kontraktor dhe Koncesionarit në lidhje me vlerën e parashikuar në Pasqyrën vjetore të pagesave dhe/ose të pagesave mujore të ecursisë së punës, një mosmarrëveshjeje e tillë fillimisht dërgohet te Inxhinieri i pavarur. Vendimi i Inxhinierit të pavarur është detyrues për palët, nëse asnjëra nga palët nuk e kundërshton atë në përputhje me Klausolën 56 brenda 20 (njëzet) ditësh pune nga marrja e njoftimit me shkrim nga Inxhinieri i pavarur.
- 25.8.2 Sapo një mosmarrëveshjeje në lidhje me një vlerë të caktuar të paraqitur në një Pasqyrë vjetore të pagesave dhe/ose në pagesat e ecursisë mujore të punës zgjidhet me marrëveshjeje, ose me anë të një vendimi nga Inxhinieri i pavarur:
- (a) (sipas rastit) pagesa për rakordimin e deficitit të të ardhurave, ose pagesa për rakordimin e suficitit të të ardhurave dhe/ose pagesat për ecurinë mujore të punës rregullohen në mënyrë retroaktive për muajin përkatës, i cili ka qenë subjekt i mosmarrëveshjes dhe vlera përkatëse paguhet nga pala përkatëse brenda 20 (njëzet) ditësh pune nga dita kur mosmarrëveshja është zgjidhur; dhe
 - (b) shuma përkatëse që një palë duhet t'i paguante palës tjetër në bazë të zgjidhjes së mosmarrëveshjes, prodhon kamatëvonesë që nga data kur kjo vlerë e përcaktuar në Pasqyrën vjetore të pagesave dhe/ose në pagesat për ecurinë e punës mujore duhet të ishte paguar, derisa kjo vlerë të paguhet konkretisht.

25.8.3 Nëse sipas pagesës së një shume të diskutuar, në bazë të Klausolës 25.8.2, një palë e kundërshton vendimin e Inxhinierit të pavarur, pas zgjidhjes së një mosmarrëveshjeje të tillë në përputhje me Klausolën 56, pala që i kërkohet të bëjë pagesën në përputhje me Klausolën 56 e paguan shumën brenda 20 (njëzet) ditësh pune nga dita e zgjidhjes së mosmarrëveshjeve dhe një shumë e tillë prodhon kamatëvonesë nga data kur duhet të ishte bërë pagesa, deri në ditën që kryhet pagesa e plotë e shumës.

25.9 Tatimi mbi vlerën e shtuar

- 25.9.1 Përveç rasteve kur pa shikohet ndryshe shprehimisht, çdo dhe të gjitha detyrimet dhe shumat sipas kësaj Marrëveshjeje llogariten pa TVSh.
- 25.9.2 Nëse, sipas kësaj Marrëveshjeje, puna që lidhet me transferimin e një aspekti përkatës të Autostradës te Autoriteti Kontraktor është një furnizim i tatueshëm që i nënshtrohet ligjit të TVSh-së, ose ndonjë ligji tjetër të ngjashëm që lidhet me tatimet, shuma e kësaj takse përcaktohet në fatura dhe përfshihet në detyrimin e pagesës së lidhur, kështu që Koncesionari merr shumën e parashikuar në Marrëveshjeje pas zbritjes dhe pagesës së tatimit. Nëse tatimi përkatës është paguar ndërkohë nga Koncesionari, përpara bërjes nga Autoriteti Kontraktor i pagesës së tatimit te Koncesionari, ose në llogarinë e tij, shumat e parashikuara në këtë Marrëveshjeje rriten për shkak të tatimit të paguar paraprakisht nga Koncesionari.
- 25.9.3 Referencat në këtë Marrëveshjeje ndaj kostove të një pale llogariten pas zbritjes së TVSh-së, përveçse kur personi përkatës, të cilit i lindin kostot, nuk është dhe nuk do të jetë në gjendje të kërkojë zbritje të TVSh-së në përputhje me ligjet përkatëse. Në një rast të tillë, referencat ndaj kostove të një pale do të llogariten duke përfshirë

faqe | 67



TVSh-në, e cila nuk është, ose nuk do të jetë e zbritshme. Nëse TVSh-ja është ose do të jetë e zbritshme, në përputhje me ligjet përkatëse, dhe pala nuk e zbret për ndonjë arsye, atëherë kostot do të konsiderohen si kosto pa TVSh.

- 25.9.4 Autoriteti Kontraktor do të sigurojë që Ligji i TVSH së Shqipërisë do të respektohet në lidhje me këtë Kontratë dhe mosrespektimi nga Autoriteti Kontraktor do të rezultojë në një Ngjarje Kompensuese.

25.10 Kufizimi i kompensimit

Autoriteti Kontraktor nuk e kompenson një shumë që duhet t'i paguajë atij Koncesionari në shlyerje të një shumë të pagueshme në përputhje me këtë Klausolë 25, për aq sa, kur si rezultat i një kompensimi të tillë, shuma që i paguhet aktualisht Koncesionarit do të pakësohet, për t'i bërë më e vogël se sa shuma e përgjithshme e principalit dhe interesit që Koncesionari u detyrohet Huadhënësve, sipas Marrëveshjeve të Financimit, përpara Pasqyrës tjetër vjetore të pagesave. Në bazë të fjalisë së mëparshme, Autoriteti Kontraktor mund të kompensojë çdo shumë që i detyrohet atij Koncesionari vetëm nëse për këtë është rënë shprehimisht dakord në këtë Marrëveshje dhe nëse lejohet sipas ligjeve.

26. Modeli financiar

26.1 Modeli financiar

- 26.1.1 Jo më vonë se 5 (pesë) ditë pune pas datës së hyrjes në fuqi, Koncesionari i dërgon Autoritetit Kontraktor një version të shkruar dhe një version elektronik të Modelit financiar, që nga data e hyrjes në fuqi, në dy kopje, të vërtetuara nga një drejtor i Koncesionarit që ka dënim për faktet si të vërteta dhe korrekte. Për shmangien e çdo dyshimi, modeli financiar i dërguar sipas kësaj Klausole 26.1.1 duhet të jetë identik me modelin financiar të paraqitur nga Koncesionari si pjesë e dokumentacionit të tij të ofertës, duke specifikuar se çdo ndryshim, i bërë në modelin financiar që nga koha e paraqitjes së tij në kuadër të dokumentacionit të tenderit, bëhet i vlefshëm kur një ndryshim i tilla miratohet paraprakisht nga Autoriteti Kontraktor.



- 26.1.2 Si rrjedhojë, Koncesionari i jep leje Autoritetit Kontraktor të përdorë modelin e tij financiar dhe çdo version të mëvonshëm të përditësuar të modelit financiar, duke filluar nga e dërgimit deri në datën e përfundimit të tij, ose në datën e zgjidhjes së plotë të të gjitha kërkesave të ndërsjella që rrjedhin nga kjo Marrëveshje, që palët mund të kenë ndaj njëra tjetrës, kur një datë e tillë bie pas Datës së Përfundimit, për çdo qëllim që lidhet me këtë Marrëveshje dhe/ose Projekt. E drejta për të përdorur nga kjo Klausolë 26.1.2 nuk do të transferohet apo delegohet nga Autoriteti Kontraktor me përjashtim të ndonjë personi që marrëveshja mund t'i transferohet në përputhje me Klausolën 48 dhe pastaj vetëm për qëllime në lidhje me këtë Marrëveshje dhe / ose Projektin. Autoriteti Kontraktor merr përgjegjësinë e plotë për përdorimin e mëvonshëm të modelit dhe cliron Koncesionarin nga çdo përgjegjësi që ndjek këtë përdorim. Versioni i vetëm për t'u përmendur për çfarëdo qëllimi, do të nënshkruhet kopje e printuar sic parashikohet zyrtarisht nga Koncesionari.

Pjesa 6: Ngjarje të jashtme

**27. Ngjarje kompensimi**

27.1 Në rast se, si rrjedhojë e një ngjarje kompensimi:

27.1.1 Koncesionari vonohet në kryerjen e punimeve sipas programit;

27.1.2 Koncesionari nuk është në gjendje të përmbushë detyrimet e tjera të tij që rrjedhin nga kjo Marrëveshje; ose

27.1.3 Koncesionarit i kanë lindur ose do t'i lindin kosto që nuk do t'i kishin lindur, apo nuk ka gjeneruar ose nuk do të gjenerojë të ardhura që ndryshe do të ishin gjeneruar, po të mos kish ndodhur një ngjarje e tillë kompensimi,

Koncesionari mund të përfitojë një përfitim në formën e:

27.1.4 Një shtyrjeje të datës së programuar të përfundimit paraprak të Aspektit përkatës ose të datës së programuar të përfundimit të Aspektit përkatës për vonesën e pësuar nga Koncesionari sipas programit të tij;

27.1.5 Çlirimit nga përmbushja e detyrimeve të tij për aq sa ato janë prekur nga ndodhja e ngjarjes së kompensimit;

27.1.6 Të drejtës për kompensim; dhe/ose

27.1.7 Çlirimit nga zgjidhja e kontratës për mospërmbushjen e detyrimeve të Koncesionarit për aq sa mospërmbushja është shkaktuar ose ka kontribuar materialisht nga ndodhja e ngjarjes së kompensimit.

27.2 Koncesionari përfiton përfitime vetëm sipas Klausolës 27.1 në rrethana kur ka:

27.2.1 njoftuar Autoritetin Kontraktor dhe Inxhinierin e pavarur për kërkesën e tij për të marrë ndonjë prej këtyre përfitimeve pa vonesa të tepërta, por gjithsesi, jo më vonë se maksimumi:

(a) 10 (dhjetë) ditë pune pasi Koncesionari ka marrë dijëni për ndodhjen e ngjarjes së kompensimit; ose

(b) 30 (tridhjetë) ditë pune pas ndodhjes së ngjarjes së kompensimit; dhe

27.2.2 jo më vonë se 30 (tridhjetë) ditë pune pas dorëzimit të njoftimit të përmendur në Klausolën 27.2.1:

(a) I ka dhenë Autoritetit Kontraktor dhe Inxhinierit të pavarur një shpjegim të plotë dhe të hollësishëm për ngjarjen e kompensimit dhe përfitimet e kërkuara;

(b) Në rastin e një vonese, e ka njoftuar Autoritetin Kontraktor dhe Inxhinierin e pavarur për kohëzgjatjen e përafërt të kësaj vonese;

(c) E ka vënë në dijeni Autoritetin Kontraktor dhe Inxhinierin e pavarur për çdo informacion tjetër përkatës, që lidhet me një ngjarje kompensimi; dhe

faqe | 69



- (d) E ka njoftuar Autoritetin Kontraktor dhe Inxhinierin e pavarur për humbjen e pritshme të të ardhurave, ose për një rritje të kostove që rezultojnë nga një ngjarje kompensimi,

me kusht që, në rast se informacioni i plotë nuk është i disponueshme brenda 30 (tridhjetë) ditësh pune, Koncesionari të dërgojë një njoftim ku të parashtrijë të gjithë informacionin e disponueshme dhe një njoftim tjetër ku t'u japë informacion të mëtejshëm Autoritetit Kontraktor dhe Inxhinierit të pavarur çdo 10 (dhjetë) ditë pune pas paraqitjes së njoftimit fillestar; dhe

27.2.3 T'i ketë provuar Inxhinierit të pavarur se:

- (a) Ngjarja e kompensimit ka rezultuar ose do të rezultojë në shtyrjen e punimeve, mospërbushjen e detyrimeve të tjera të Koncesionarit, shtimin e kostove, ose mospërgjenerimin e të ardhurave nga Koncesionari; dhe
- (b) Koncesionari i ka bërë të gjitha përpjekjet që mund të kërkohen në mënyrë të arsyeshme nga Koncesionari në përputhje me praktikën e mirë, ose për të parandaluar apo zbutur pasojat e një ngjarje kompensimi, kështu që, për shmangien e çdo dyshimi, përfitimi i pretenduar i korrespondon vetëm një pjese të pasojave të ngjarjes së kompensimit, e cila nuk mund të ishte parandaluar apo zbutur nga Koncesionari me anë të bërjes së përpjekjeve të tilla të arsyeshme.

27.3 Nëse Koncesionari i ka përmbushur detyrimet e tij të parashikuara në Klauzolën 27.2 dhe Inxhinieri i pavarur e ka bërë një njoftim ku deklaron se ka ndodhur një ngjarje kompensimi dhe se Koncesionarit i duhet hequr përkatësisht përgjegjësia për mospërbushjen e detyrimit të tij, në përputhje me këtë Klauzolë 27, atëherë:

27.3.1 Kur është e përshtatshme, data e programuar e përfundimit paraprak të Aspektit përkatës ose data e programuar e përfundimit të Aspektit përkatës shtyhet për një periudhë kohe të përcaktuar nga Inxhinieri i pavarur;

27.3.2 nëse Koncesionari ka bërë, ose do të bëjë shpenzime shtesë, ose ka pësuar ose do të pësojë humbje të të ardhurave, që ndryshe nuk do t'i kishte bërë/do t'i kishte gjeneruar, po të mos kish ndodhur një ngjarje e tillë kompensimi, Autoriteti Kontraktor e rimbursion Koncesionarin për shpenzime të tilla dhe/ose humbje të të ardhurave, me qëllim që Koncesionarin ta lerë në një gjendje që nuk është as më e mirë as më e keqe se më parë, dhe shuma e një rimbursimi të tillë do të përcaktohet me anë të përdorimit të modelit financiar;

27.3.3 Autoriteti Kontraktor nuk e ushtron të drejtën e tij të përfundimit të parakohshëm të kontratës për shkak të mospërbushjeve nga Koncesionari të detyrimeve të tij, shkaktuar nga ngjarja e kompensimit; dhe

27.3.4 Autoriteti Kontraktor i ofron Koncesionarit mundësinë e përjashtimit nga detyrimet e tij, që rrjedhin nga kjo Marrëveshje, të cilat përcaktohen nga Inxhinieri i pavarur,

me kusht që, kur Koncesionari ose Autoriteti Kontraktor nuk bien dakord me njoftimin me shkrim, bërë nga Inxhinieri i pavarur në përputhje me këtë Klauzolë 27.3, çdo mosmarrëveshje

faqe | 70



të vendoset në përputhje me Klausolën 56. Njoftimi me shkrim i Inxhinierit të pavarur është detyrues për palët, përveçse kur njëra nga palët e kundërshton atë, në përputhje me Klausolën 56, brenda 20 (njëzet) ditësh pune nga marrja e njoftimit me shkrim të Inxhinierit të pavarur.

27.4 Nëse Koncesionari nuk i jep Autoritetit Kontraktor dhe Inxhinierit të pavarur informacionin deri në njërin nga afatet e parashikuara në këtë Klausolë 27, ai nuk merr asnjë nga përfitimet e lartpërmendura si rezultat i ngjarjes së kompensimit, derisa një informacion i tillë të jepet, me kusht që Koncesionari të mos marrë përfitimet e Klausolave 27.3.2 deri në 27.3.4 si rrjedhojë e ngjarjes përkatëse të kompensimit për periudhën kohore gjatë të cilës Koncesionari nuk e ka dhënë informacionin e nevojshëm, dhe nuk e ka përmbushur detyrimin e tij për të informuar Autoritetin Kontraktor dhe Inxhinierin e pavarur brenda afateve kohore të parashikuara në këtë Klausolë 27.

27.5 Koncesionari është i detyruar të njoftojë Autoriteti Kontraktor dhe Inxhinierin e pavarur pa vonesa të panevojshme në rast se merr dijeni për ndonjë informacion tjetër material në lidhje me një ngjarje kompensimi dhe të njoftojë Autoriteti Kontraktor dhe Inxhinierin e pavarur për hollësitë e një informacioni të tillë, të cilat janë të reja ose që tregojnë se informacioni i dhënë më parë ka qenë materialisht i pasaktë dhe/ose i gabuar.

28. Ngjarje të shlyerjes së detyrimit

28.1 Kur si rrjedhojë e një ngjarje që shlyen detyrimin:

28.1.1 Koncesionari nuk është në gjendje të kryejë punimet me qëllim që të mund të sigurojë lejen e përfundimit paraprak ose lejen e përfundimit, në lidhje me një Aspekt, deri në datën e programuar të përfundimit paraprak të Aspektit paraprak, ose në datën e programuar të përfundimit të Aspektit përkatës; ose

28.1.2 Koncesionari nuk është në gjendje të përmbushë ndonjërin prej detyrimeve të tij që rrjedhin nga kjo Marrëveshje;

Koncesionari mund të sigurojë një përfitim në formën e:

28.1.3 Shtyrjes të datës së programuar të përfundimit paraprak të Aspektit përkatës ose të datës së programuar të përfundimit të Aspektit përkatës, që i përshtatet vonesës së shkaktuar Koncesionarit në bazë të Programit të tij;

28.1.1 Lehtësimit nga detyrimet e tij për aq sa ato janë prekur nga ndodhia e ngjarjes që shlyen detyrimin;

28.1.4 Pas dhënies së lejes së shfrytëzimit paraprak, ose të lejes së shfrytëzimit në lidhje me Aspektin përkatës, në rastin e një ngjarjeje të paparashikueshme lehtësuese, si rezultat i të cilës Koncesionari nuk është në gjendje të përmbushë të gjitha ose një pjesë materiale të detyrimeve të tij që rrjedhin nga kjo Marrëveshje, për një periudhë më shumë se 2 (dy) javë, ose të ndonjë ngjarje tjetër që shlyen detyrimin, e cila e marrë në tërësi shkakton një vonese prej më shumë se 2 (dy) muajsh (periudhë e cila përfshin çdo ngjarje që shlyen detyrimin që ndodh përpara dhënies së lejes së shfrytëzimit paraprak ose lejes së shfrytëzimit në lidhje me një Aspekt të caktuar përkatës), përfton heqjen e pagesave për ecurinë mujore të punës në lidhje me

faqe | 71



Aspektin (Aspektet) që preket ose preken nga ngjarja (ngjarjet) që shlyen detyrimin; dhe/ose

- 28.1.5 Në formën e shlyerjes nga zgjidhja [e kontratës] për shkak të mospërbushjeve nga Koncesionari të detyrimeve të tij, për aq sa mospërbushja nga Koncesionari i detyrimeve ka ardhur si rrjedhojë e një ngjarje që shlyen detyrimin, ose për të cilin një ngjarje e tillë ka kontribuar në shkallë materiale.

28.2 Koncesionari i merr përfitime të tilla vetëm në rrethanat kur ai:

- 28.2.1 E ka njoftuar Autoritetin Kontraktor dhe Inxhinierin e pavarur për kërkesën e tij për t'i dhenë ndonjë nga këto përfitime pa vonese, por gjithsesi jo më vonë se maksimumi:

- (a) 10 (dhjetë) ditë pune pasi Koncesionari ka marrë dijeni për ndodhjen e një ngjarjeje që shlyen detyrimin; ose
- (b) 30 (tridhjetë) ditë pune pas ndodhjes së një ngjarjeje që shlyen detyrimin;

28.2.2 Jo më vonë se 30 (tridhjetë) ditë pas dorëzimit të njoftimit sipas Klauzolës 28.2.1:

- (a) I ka dhenë Autoritetit Kontraktor dhe Inxhinierit të pavarur një shpjegim të plotë rreth ngjarjes që shlyen detyrimin dhe përfitimeve të kërkuara;
- (b) Në rastin e një vonese, e ka njoftuar Autoritetin Kontraktor dhe Inxhinierin e pavarur për kohëzgjatjen e vlerësuar të një vonese të tillë; dhe
- (c) E ka njoftuar Autoritetin Kontraktor dhe Inxhinierin e pavarur për çdo informacion tjetër përkatës,

me kusht që, nëse informacioni i plotë nuk është i disponueshëm brenda 30 (tridhjetë) ditësh pune, Koncesionari brenda 30 (tridhjetë) ditësh pune t'u dërgojë një njoftim Autoritetit Kontraktor dhe Inxhinierit të pavarur ku të paraqesë të gjithë informacionin e disponueshëm dhe t'u dërgojë edhe një njoftim tjetër ku t'u japë informacion të mëtejshëm çdo 10 (dhjetë) ditë pune pas paraqitjes së njoftimit fillestar.

28.2.3 Ka provuar përpara Inxhinierit të pavarur se:

- (a) Ngjarja lehtësuese ka rezultuar në shtyrjen e datës së programuar të përfundimit paraprak të Aspektit përkatës ose të datës së programuar të përfundimit të Aspektit përkatës, ose në mospërbushjen e detyrimeve të tjera të Koncesionarit; dhe
- (b) Koncesionari i ka bërë të gjitha përpjekjet, që mund t'i kërkojnë Koncesionarit në mënyrë të arsyeshme, në përputhje me praktikën e mirë të sektorit ekonomik, për të parandaluar ose zbutur pasojat e ngjarjes së paparashikuar lehtësuese kështu që, për shmangien e çdo dyshimi, përfitimi i kërkuar i korrespondon vetëm një pjese të tillë të pasojave të ngjarjes së paparashikuar lehtësuese, e cila nuk mund të ishte parandaluar apo zbutur nga Koncesionari.



P. d. d.

4. 72



- 28.3 Nëse Koncesionari i ka kryer detyrimet e tij, të parashikuara në Klauzolën 28.2, dhe Inxhinieri i pavarur ka dhënë një njoftim me shkrim ku deklaron se ka ndodhur një ngjarje e shlyerje te detyrimit, dhe përcakton ndihmën e duhur që i duhet dhënë Koncesionarit në përputhje me këtë Klauzolë 28, atëherë:
- 28.3.1 Sipas rastit, data përkatëse e programuar për përfundimin paraprak të Aspektit përkatës ose data e programuar për përfundimin e Aspektit përkatës shtyhen me një periudhë kohe që përcaktohet nga Inxhinieri i pavarur;
- 28.3.2 Autoriteti Kontraktor nuk e ushtron të drejtën e tij për përfundimin e parakohshëm të kontratës për shkak të mospërbushjeve të detyrimeve nga Koncesionari, në lidhje me një shkelje të detyrimeve të tij sipas kësaj Marrëveshjeje, shkaktuar nga ngjarja e paparashikuar lehtësuese; dhe
- 28.3.3 Autoriteti Kontraktor e përjashton Koncesionarin nga detyrimet e tij, që rrjedhin nga kjo Marrëveshje, të cilat përcaktohen nga Inxhinieri i pavarur,
- me kusht që, nëse Koncesionari ose Autoriteti Kontraktor nuk bien dakord me njoftimin me shkrim të Inxhinierit të pavarur, dhënë në përputhje me këtë Klauzolë 28.3, çdo mosmarrëveshje të vendoset në përputhje me Klauzolën 56. Njoftimi me shkrim i Inxhinierit të pavarur është detyrues për palët, përveçse kur njëra nga palët e kundërshton atë në përputhje me Klauzolën 56 brenda 20 (njëzet) ditësh pune nga marrja e njoftimit me shkrim nga Inxhinieri i pavarur.
- 28.4 Në rast se Koncesionari nuk u jep informacion Autoritetit Kontraktor dhe Inxhinierit të pavarur deri në njërën nga afatet e parashikuara në këtë Klauzolë 28, ai nuk do të marrë asnjë nga përfitimet e mësipërme që rrjedhin nga ngjarja e paparashikueshme lehtësuese, derisa të dërgojë një informacion të tillë, me kusht që Koncesionari të mos përfitojë asnjë nga përfitimet e parashikuara në Klauzolën 28.3 më sipër, si rrjedhojë e ngjarjes përkatëse të paparashikuar lehtësuese, për periudhën gjatë të cilës Koncesionari nuk u ka dhënë informacionin e nevojshëm Autoritetit Kontraktor dhe Inxhinierit të pavarur brenda afateve kohore të parashikuara në këtë Klauzolë 28.
- 28.5 Koncesionari është i detyruar të njoftojë Autoritetin Kontraktor dhe Inxhinierin e pavarur pa vonesa të tepërta, në rast se merr dijeni për ndonjë informacion tjetër material në lidhje me një ngjarje të paparashikuar lehtësuese dhe të njoftojë Autoritetin Kontraktor dhe Inxhinierin e pavarur për hollësitë e një informacioni të tillë, të cilat janë të reja ose që tregojnë se informacioni i dhënë më parë ka qenë materialisht i pasaktë dhe/ose i gabuar.
- 28.6 Në rastin që një ngjarje e shlyerje te detyrimit vazhdon, ose pasojat e saj vazhdojnë të mbeten të tilla që:
- 28.6.1 Në varësi të Klauzolës 28.6.3, vonesa në dhënien e certifikatën e përfundimit paraprak ose certifikata e përfundimit kalon dymbëdhjetë (12) muaj; ose
- 28.6.2 Në varësi të Klauzolës 28.6.3, Koncesionari nuk është në gjendje të përmbushë të gjithë ose një pjesë materiale të detyrimeve të tij, që rrjedhin nga kjo Marrëveshje, për një periudhë që i kalon dymbëdhjetë (12) muaj,

fage | 73



Të dyja palët do të takohen për të gjetur një zgjidhje të kënaqshme që ka të bëjë me të tilla ngjarje të zgjatura shlyerjeje. Nëse të dy palët nuk bien dakord për masën e clirimit të kërkuar brenda tridhjetë (30) ditësh, secila nga Palët mund ta zgjidhë këtë Marrëveshjeje në përputhje me Klausolën 37.7.

28.6.3 Në rastin që ngjarja e shlyerje te detyrimit, e përshkruar në pjesën (d) të përkufizimeve, vazhdon ose pasojat e saj vazhdojnë të mbeten të tillë që:

- (a) Vonesa në dhënien e çertifikatës së përfundimit paraprak ose një çertifikatë e përfundimit i tejkalon 6 (gjashtë) muaj; ose
- (b) Koncesionari nuk është në gjendje të përmbushë të gjitha ose një pjesë të rëndësishme të detyrimeve të tij që rrjedhin nga kjo Marrëveshjeje për një periudhë që i tejkalon 6 (gjashtë) muaj,

Të dyja palët do të takohen për të gjetur një zgjidhje të kënaqshme që ka të bëjë me të tilla ngjarje të zgjatura shlyerjeje. Nëse të dy palët nuk bien dakord për masën e clirimit të kërkuar brenda tridhjetë (30) ditësh, secila nga Palët mund ta zgjidhë këtë Marrëveshjeje në përputhje me Klausolën 37.7.

29. Ngjarje të forcave madhore

29.1 Asnjë palë nuk ka të drejtë të bëjë një padi ndaj palës tjetër për shkelje të detyrimeve të saj, sipas kësaj Marrëveshjeje, për shkak të një force madhore, dhe në masën që një ngjarje e forcës madhore e pengon të kryejë detyrimet e veta.

29.2 Përveçse, ashtu si parashikohet në Klausolën 29.8.4, kur asgjë në këtë Klausolë 29 nuk e cenon të drejtën e Autoritetit Kontraktor për të bërë zbritje në përputhje me këtë Marrëveshje.

29.3 Kur ndodh një ngjarje e shkaktuar nga një forcë madhore, pala e prekur e njofton palën tjetër pa vonesa të panevojshme. Njoftimi përfshin hollësitë për ndikimin e kësaj ngjarjeje në detyrimet e palës së prekur dhe për çdo veprim të propozuar për zbutjen e pasojave të saj.

29.4 Pa vonesa të tepërta, pas një njoftimi të tillë, palët konsultohen me njëra tjetrën me mirëbesim dhe bëjnë përpjekje të arsyeshme për të rënë dakord për kushtet e përshtatshme për zbutjen e efekteve të ngjarjes së shkaktuar nga forca madhore dhe për të lehtësuar realizimin në vijimësi të Marrëveshjes.

29.5 Kur palët nuk bien dakord për kushte të tilla brenda 6 (gjashtë) muajsh nga data e fillimit të ngjarjes së shkaktuar nga forca madhore, dhe një forcë e tillë madhore vazhdon, ose pasojat e saj vazhdojnë të jenë të tilla sa që pala e prekur nuk është në gjendje t'i përmbushë të gjitha, ose pjesën më të madhe të detyrimeve të saj sipas kësaj Marrëveshjeje, secila nga palët mund ta zgjidhë këtë Marrëveshjeje, në përputhje me Klausolën 37.7.

29.6 Nëse si rezultat i një ngjarjeje të shkaktuar nga një forcë madhore:

29.6.1 Koncesionari nuk është në gjendje të kryejë Punimet me qëllim që të ketë mundësi të marrë Çertifikatën Përdorimit Paraprak e ose Çertifikatën Përdorimit në lidhje me një Aspekt deri në datën e programuar të përfundimit paraprak të Aspektit përkatës, ose në datën e programuar të përfundimit të Aspektit përkatës; ose

faqe | 74



- 29.6.2 Koncesionari nuk është në gjendje të përmbushë ndonjë nga detyrimet e tjera të tij që rrjedhin nga kjo Marrëveshje;

Koncesionari mund të marrë një përfitim në formën e:

- 29.6.3 Një shtyrjeje të datës së programuar të datës së përfundimit paraprak të Aspektit përkatës ose të datës së programuar të përfundimit të Aspektit përkatës, në përputhje me vonesën e pësuar nga Koncesionari sipas programit të tij;
- 29.6.4 Largimin e detyrimeve të tij për aq sa ato preken nga ndodhja e ngjarjes së shkaktuar nga forca madhore;
- 29.6.5 Në rastin e një ngjarjeje të shkaktuar nga forca madhore, e cila bëhet shkas për vonesa në lidhje me dhënie të Çertifikatës së Përdorimit Paraprak, ose Çertifikatës së Përdorimit të një Aspekti përkatës, në formën e pagesës nga Autoriteti Kontraktor ose Koncesionari të rakordimit të deficitit të të ardhurave, ose pagesës së rakordimit të suficitit të ardhurave (sipas rastit), që kërkohet dhe që duhet paguar në lidhje me Aspektin përkatës për periudhën e vonesës së shkaktuar nga ngjarja e forcës madhore;
- 29.6.6 Në rastin e një ngjarjeje të shkaktuar nga një forcë madhore, e cila e pengon Koncesionarin të përmbushë detyrimet e tij, që rrjedhin nga kjo Marrëveshje, në vijim të marrjes së Çertifikatës së Përdorimit Paraprak ose Çertifikatës së Përdorimit në lidhje me një Aspekt përkatës, në formën e çlirimit prej pagesave për ecurinë mujore të punës; dhe/ose
- 29.6.7 Çlirimit nga zgjidhja e kontratës për shkak të mospërmbushjeve të detyrimeve të Koncesionarit për aq sa mospërmbushja nga Koncesionari është shkaktuar nga ndodhja e ngjarjes së forcës madhore, ose për të cilin ka kontribuar shumë ndodhja e ngjarjes së shkaktuar nga forca madhore.

- 29.7 Koncesionari përfton përfitime të tilla vetëm në rrethana kur:

29.7.1 E ka njoftuar Autoritetin Kontraktor dhe Inxhinierin e pavarur për kërkesën e tij për t'i dhenë ndonjë nga këto përfitime pa vonesa të tepërta, por gjithsesi jo më vonë se maksimumi:

- (a) 10 (dhjetë) ditë pune pasi Koncesionari ka marrë dijeni për ndodhjen e një ngjarjeje të forcës madhore; ose
- (b) 30 (tridhjetë) ditë pune pas ngjarjes së shkaktuar nga forca madhore;

29.7.2 Jo më vonë se 30 (tridhjetë) ditë pune pas dorëzimit të njoftimit në përputhje me Klausolën 29.7.1:

- (a) I ka dhenë Autoritetit Kontraktor dhe Inxhinierit të pavarur një shpjegim të plotë të ngjarjes së forcës madhore dhe të përfitimeve të kërkuara prej tij;
- (b) Në rastin e një vonese, e ka njoftuar Autoritetin Kontraktor dhe Inxhinierin e pavarur për kohëzgjatjen e përafërt të një vonese të tillë; dhe

Page | 75



- (c) E ka njoftuar Autoritetin Kontraktor dhe Inxhinierin e pavarur për ndonjë informacion tjetër përkatës,

me kusht që, nëse informacioni i plotë nuk u vihet në dispozicion brenda 30 (tridhjetë) ditësh pune, Koncesionari t'u dërgojë një njoftim Autoritetit Kontraktor dhe Inxhinierit të pavarur ku të vërë në dukje të gjithë informacionin që disponon, si dhe një njoftim tjetër me informacion të mëtejshëm Autoritetit Kontraktor dhe Inxhinierit të pavarur çdo 10 (dhjetë) ditë pune pas dërgimit të njoftimit fillestar.

29.7.3 I ka provuar Inxhinierit të pavarur se:

- (a) Ngjarja e forcës madhore ka rezultuar në vonesën e datës së programuar të përfundimit paraprak të Aspektit përkatës ose të datës së programuar të përfundimit të Aspektit përkatës ose mospërbushjen e detyrimeve të tjera të Koncesionarit; dhe
- (b) Koncesionari i ka bërë të gjitha përpjekjet që mund të kërkohen nga Koncesionari në mënyrë të arsyeshme në përputhje me praktikën e mirë të sektorit ekonomik, për të parandaluar ose zbutur pasojat e ngjarjes së forcës madhore me qëllim që, për shmangien e dyshimit, përfitimi i kërkuar t'i korrespondojë vetëm asaj pjese të pasojave të ngjarjes së forcës madhore, e cila nuk mund të ishte parandaluar apo zbutur nga Koncesionari.

29.8 Nëse Koncesionari i ka përbushur të gjitha detyrimet e tij të parashikuara në Klauzolën 29.7 dhe Inxhinieri i pavarur ka dhënë një njoftim me shkrim ku deklaron se ka ndodhur një forcë madhore, dhe përcakton shlyerjen e duhur të detyrimeve që i duhet dhënë Koncesionarit në përputhje me këtë Klauzolë 29, atëherë:



- 29.8.1 Data e programuar e përfundimit paraprak të Aspektit përkatës ose data e programuar e përfundimit të Aspektit përkatës shtyhet me një periudhë kohe që i përshtatet vonesës së pësuar nga Koncesionari sipas Programit të tij, si rezultat i ngjarjes së forcës madhore;
- 29.8.2 Autoriteti Kontraktor nuk e ushtron të drejtën e tij për përfundimin paraprak të kontratës për shkak të mospërbushjeve të detyrimit nga Koncesionari në lidhje me një shkelje të detyrimeve të Koncesionarit sipas kësaj Marrëveshjeje, shkaktuar nga ndodhja e ngjarjes së forcës madhore;
- 29.8.3 Në rastin e një ngjarjeje të forcës madhore, e cila bën që Koncesionari të mos jetë në gjendje të përbushë detyrimet e tij që rrjedhin nga kjo Marrëveshje, pas dhënies së lejes së shfrytëzimit paraprak, ose lejes së shfrytëzimit në lidhje me Aspektin përkatës, sipas Klauzolës 34.2.2, Koncesionari ka të drejtë të shlyejë pagesat për ecurinë mujore të punës; dhe
- 29.8.4 Autoriteti Kontraktor i bën Koncesionarit një përjashtim nga detyrimet e tij që rrjedhin nga kjo Marrëveshje, i cili është proporcional me natyrën e ngjarjes së forcës madhore,

me kusht që nëse Koncesionari ose Autoriteti Kontraktor nuk pajtohen me njoftimin me shkrim të Inxhinierit të pavarur, dhënë në përputhje me këtë Klauzolë 29.8, çdo mosmarrëveshje të



vendoset në përputhje me Klausolën 56. Njoftimi me shkrim i Inxhinierit të pavarur është detyrues për palët, përveçse kur njëra nga palët e kundërshton atë në përputhje me Klausolën 56 brenda 20 (njëzet) ditësh pune nga marrja e njoftimit me shkrim të Inxhinierit të pavarur.

- 29.9 Nëse Koncesionari nuk arrin t'i japë Autoritetit Kontraktor dhe Inxhinierit të pavarur informacionin deri në një nga afatet e përcaktuara në këtë Klausolë 29, ai nuk merr asnjë nga përfitimet e mësipërme për shkak të ngjarjes së forcës madhore, derisa një informacion i tillë të jepet, me kusht që Koncesionari të mos marrë përfitimin që rrjedh nga Klausolat 29.8.2 deri te 29.8.4, si pasojë e ngjarjes përkatëse të forcës madhore, për periudhën kohore në të cilën Koncesionari nuk ka mundur t'u japë informacionin e nevojshëm Autoritetit Kontraktor dhe Inxhinierit të pavarur brenda afateve kohore të parashikuara në këtë Klausolë 29.
- 29.10 Palët, gjatë gjithë kohës pas ndodhjes së një ngjarjeje të një force madhore, bëjnë të gjitha përpjekjet e arsyeshme për të parandaluar apo zbutur efektet e çdo vonese dhe Koncesionari në çdo kohë gjatë të cilës forca madhore vazhdon, ndërmerr të gjitha hapat, në përputhje me praktikën e mirë të sektorit ekonomik, për të kapërcyer apo minimizuar pasojat e ngjarjes së forcës madhore.
- 29.11 Pala e prekur e njofton palën tjetër pa vonesa të tepërta nëse:
- 29.11.1 Ka gjetur ndonjë informacion tjetër të rëndësishëm në lidhje me forcën madhore dhe i jep palës tjetër hollësi për një informacion të tillë, të cilat janë të reja, ose të cilat e bëjnë informacionin e dhenë më parë shume të pasaktë ose të gabuar; dhe/ose
- 29.11.2 Ngjarja e forcës madhore ka përfunduar ose nuk ushtron më ndonjë ndikim në plotësimin e detyrimeve të tij sipas Marrëveshjes. Pas marrjes së një njoftimi të tillë nga pala e prekur, kjo Marrëveshje vazhdon sipas kushteve që ekzistojnë përpara se të ndodhte ngjarja e forcës madhore.

29A Veprimi Material i Pafavorshem Qeveritar

29A.1 Nje "Veprim Material i Pafavorshem Qeveritar" do të ndodhë në qoftë se, Autoriteti Kontraktor ose ndonjë Autoritet Përkatës pas datës së kësaj Marrëveshjeje merr apo deshton të ndërmarre ndonjë veprim të çdo natyre, ose nuk arrin të kryejë detyrimet e tij sipas kësaj Marrëveshjeje ose në përputhje me Ligjin (në secilin rast, përveç veprimit të tillë apo mosveprimit të marre nga Autoriteti Kontraktor për të zbutur efektet e shkeljes nga ana e Koncesionarit), efekti i të cilave rrejdhe direkt ose indirekt nga koncesionari dhe / ose rezultatet në ndonjë ndryshim të pafavorshem aktual ose të mundshëm në shpenzimet e Koncesionarit (duke përfshirë por jo kufizuar në tatimet) ose të ardhurat apo pozicioni i përgjithshëm ekonomik, duke përfshirë por jo kufizuar në:

- (a) Dështimi që të kryejë ndonjë detyrë ligjërish të detyrueshme ose detyrim ose të zbatojë ndonjë të drejtë ligjore nga Autoriteti Kontraktor apo ndonjë Autoritet Përkatës; dhe / ose
- (b) një ndryshim në Ligj i cili, pas Ndryshimit në regjimin e Ligjit në përputhje me Klausolën 30 është respektuar, ende ndikon negativisht në aftësinë e Koncesionarit për të ndërmarrë Punimet e Ndërtimit apo operimin dhe mirëmbajtjen e autostradës,

faqe | 77



me kusht që një ngjarje nuk përbën një Veprim Material të Pafavorshëm Qeveritar në atë masë që ajo mund të parandalohej apo të kapërcehej nga Pala e prekur nëpërmjet ushtrimit të vemendjes dhe të kujdesit të arsyeshëm, sic do të ushtrohej nga një person i matur nën rrethana të ngjashme (standardi i kujdesit të një eksperti të mirë).

- 29A.2 Nëse ndodh ndonjë Veprim Material Qeveritar i Pafavorshëm, Koncesionari do të njoftojë me shkrim Autoritetin Kontraktor duke dhënë hollësitë e arsyeshme të këtij veprimi dhe pasojat e tij të mundshme ekonomike për Koncesionarin. Autoriteti Kontraktor do të ketë 60 (gjashtëdhjetë) ditë nga data e marrjes së këtij njoftimi me shkrim për të ndrequr situatën e cila rikthen gjendjen e përgjithshme ekonomike të Koncesionarit në atë në të cilën do të ishte nëse ky Veprim Material i Pafavorshëm Qeveritar nuk do të kishte ndodhur. Nëse Autoriteti Kontraktor nuk do të ndikojnë në ndreqjen e tij brenda kësaj periudhe, Palët do të konsultohen brenda 21 (njëzet e një) ditësh pas skadimit të kësaj periudhe me qëllim arritjen e një zgjidhje të përbashkët të pranueshme për situatën. Në rast se një zgjidhje reciprokisht e kënaqshme nuk është arritur në kuadër të kësaj periudhe 21 (njëzet e një) ditore në lidhje me:

- (a) çdo rregullim i duhur i ngarkuar, pagesë dhe/ose zgjatje afati, i drejtë dhe i arsyeshëm sipas rrethanave; dhe/ose
- (b) çdo lehtësim monetar i drejtë dhe i arsyeshëm sipas rrethanave; dhe/ose
- (c) çdo shtyrje e duhur e periudhës së koncesionit,

Marrëveshja mund të ndërpritet nga Koncesionari, në përputhje me Klausolën 37.6, ku çdo mjet juridik tjetër i parashikuar në këtë Nen nuk do të jetë i mjaftueshëm për të vendosur Koncesionarin në një pozicion ekonomik sa më të mirë sikur të mos kishte ndodhur Veprimi Material i Pafavorshëm Qeveritar, duke pasur parasysh obligimet e vazhdueshme të Koncesionarit sipas kësaj Marrëveshjeje Koncesioni, Dokumentet e Projektit dhe çdo marrëveshje tjetër të parashikuar në këtë Marrëveshje.

Pjesa 7: Ndryshimet

30. Ndryshime në ligj

- 30.1 Nëse ndodh një ndryshim në ligj i cili nuk është ndryshim cilësues dhe që kërkon nga Koncesionari të ndryshojë ose amendojë projektin, cilësinë ose vëllimin e punimeve apo shërbimeve, Koncesionari paraqet një propozim për ndryshim në përputhje me Klausolën 32.2.
- 30.2 Nëse një ndryshim cilësues në ligj ndodh, ose pritët të ndodhë së shpejti, secila nga palët mund të njoftojë palën tjetër dhe Inxhinierin e pavarur me shkrim për efektet e mundshme të një ndryshimi të tillë, duke specifikuar:
- 30.2.1 Nëse kërkohet zgjidhja nga respektimi i detyrimeve, duke përfshirë detyrimin për të arritur datën e programuar të përfundimit paraprak të Aspektit përkatës ose datën e programuar të përfundimit të Aspektit përkatës;
 - 30.2.2 Çdo ndryshim të nevojshëm në Punime apo Shërbime që rezulton nga një ndryshim i tillë cilësues në ligj;

faqe | 78



- 30.2.3 Nëse kërkohet ndonjë ndryshim në kushtet e kësaj Marrëveshjeje ose të Dokumenteve të tjerë të Projektit;
- 30.2.4 Nëse zbatimi i ndryshimit cilësues në ligj do të rezultojë drejtpërdrejt në një rritje të kostove apo në humbjen e të ardhurave të Koncesionarit;
- 30.2.5 Çdo shpenzim kapital që kërkohet për të zbatuar ndryshimin cilësues në ligj, ose që mund të kursehet;
- 30.2.6 Çdo pëlqim i nevojshëm që do të kërkohet për të zbatuar një ndryshim cilësues në ligj; dhe
- 30.2.7 Mënyrën në të cilën ndryshimi cilësues në ligj mund të prekë çmimet e vëna nga furnitorët e tjerë të shërbimeve të ngjashme me Shërbimet, duke përfshirë firmat e operuara nga aksionerët ose shoqëritë e tyre të lidhura.
- 30.3 Nëse, si rezultat i një ndryshimi cilësues në ligj:
- 30.3.1 Koncesionari nuk është në gjendje të kryejë Punimet me qëllim për të qenë në gjendje të sigurojë Çertifikatën e Përdorimit Paraprak ose Çertifikatën e Përdorimit në lidhje me një Aspekt përkatës deri në datën e programuar për përfundimin paraprak të Aspektit përkatës, ose datën e programuar të përfundimit të Aspektit përkatës;
- 30.3.2 Koncesionari nuk është në gjendje të përmbushë ndonjërin nga detyrimet e tij që rrjedhin nga kjo Marrëveshje; ose
- 30.3.3 Koncesionarit i kanë lindur ose do t'i lindin kosto, të cilat ndryshe nuk do t'i kishin lindur, ose nuk ka gjeneruar ose nuk do të gjenerojë të ardhura, të cilat ndryshe do t'i kishte gjeneruar po të mos kish ndodhur një ndryshim i tillë cilësues në ligj, (duke përfshirë, për shmangien e dyshimeve, rastet kur ky Ndryshim Cilësues në Ligj sjell drejtpërdrejt apo tërthorazi një ndryshim të Kërkesave Mjedisore të përcaktuara në Klauzolën 14),
- Koncesionari mund të përfitojë një përfitim në formën e:
- 30.3.4 Shtyrjes së duhur të datës së programuar të përfundimit paraprak ose datës së programuar të përfundimit në lidhje me një Aspekt përkatës, e cila do të jetë e përshtatshme njaftueshem për rakordimet dhe performancën e nevojshme;
- 30.3.5 Një amendamenti në Dokumentet e Projektit për të marrë parasysh ndryshimin cilësues në ligj;
- 30.3.6 Të drejtën e kompensimit (duke përfshirë humbjen e fitimit); dhe/ose
- 30.3.7 Zgjidhja nga ndërprerja e kontratës për mospërmbushje të detyrimeve të Koncesionarit.
- 30.4 Koncesionari do të ketë të drejtë për përfitime vetëm në përputhje me Klauzolën 30.3 në rrethanat kur:





- 30.4.1 e ka njoftuar Autoritetin Kontraktor dhe Inxhinierin e pavarur për kërkesën e tij për të marrë ndonjë prej këtyre përfitimeve pa vonesa të tepërta, por gjithsesi jo më vonë se 10 (dhjetë) ditësh pune pas hyrjes në fuqi të ndryshimit cilësues;
- 30.4.2 jo më vonë se 30 (tridhjetë) ditësh pune pas dërgimit të njoftimit të përmendur në Klausolën 30.4.1:
- (a) i ka dhënë Autoritetit Kontraktor dhe Inxhinierit të pavarur një shpjegim të plotë dhe të hollësishëm në lidhje me ndryshimin cilësues në ligj dhe përfitimet e kërkuara;
 - (b) në rast vonese, e ka njoftuar Autoritetin Kontraktor dhe Inxhinierin e pavarur për kohëzgjatjen e përafërt të një vonese të tillë;
 - (c) e ka njoftuar Autoritetin Kontraktor dhe Inxhinierin e pavarur për çdo informacion tjetër të rëndësishëm, që ka të bëjë me ndryshimin kualifikues në ligj; dhe
 - (d) e ka njoftuar Autoritetin Kontraktor dhe Inxhinierin e pavarur për humbjen e pritshme, ose për rritjen e kostove që rezultojnë nga ndryshimi cilësues në ligj,

me kusht që nëse informacioni i plotë nuk është i disponueshme brenda 30 (tridhjetë) ditësh pune, Koncesionari të dërgojë një njoftim ku të përcaktojë të gjithë informacionin e disponueshëm, si dhe një njoftim tjetër, ku t'i japë informacion të mëtejshëm Autoritetit Kontraktor dhe Inxhinierit të pavarur çdo 10 (dhjetë) ditë pune pas paraqitjes së njoftimit fillestar; dhe

- 30.4.3 i ka provuar Inxhinierit të pavarur se:

- (a) Ndryshimi cilësues në ligj ka rezultuar ose do të rezultojë në një vonesë në datën e programuar të përfundimit paraprak të Aspektit përkatës, ose datën e programuar të përfundimit të Aspektit përkatës, sipas rastit; një rritje të pagesave për ecurinë mujore të punës, në mospërbushjen e detyrimeve të tjera nga Koncesionari, rritjen e kostove, ose në mosgjenerimin e të ardhurave nga Koncesionari; dhe
- (b) Koncesionari ka bërë përpjekje të arsyeshme, në përputhje me praktikën e mirë të sektorit ekonomik për të parandaluar ose zbutur pasojat e ndryshimit cilësues në ligj, kështu që, për të shmangur çdo dyshim, përfitimi i kërkuar i korrespondon vetëm një pjese të pasojave të ndryshimit cilësues në ligj, që nuk do të ishin parandaluar apo zbutur nga Koncesionari me anë të përpjekjeve të tilla të arsyeshme.

- 30.5 Nëse Koncesionari i ka përbushur detyrimet e tij, të parashikuara në Klausolën 30.4, dhe Inxhinieri i pavarur i ka dhënë një njoftim me shkrim, ku deklaron se një ndryshim cilësues në ligj ka ndodhur dhe se Koncesionari duhet të shlyejë përkatësisht detyrimin e tij në përputhje me këtë Klausolë 30, atëherë:





- 30.5.1 Data e programuar e përfundimit paraparak të Aspektit përkatës ose data e programuar e përfundimit të Aspektit përkatës shtyhen deri në një periudhë kohe, që është proporcionale me ndryshimin cilësues në ligj;
- 30.5.2 Në varësi të Klausolës 30.8 dhe 30.10 dhe nëse Koncesionarit i kanë lindur ose do t'i lindin shpenzime shtesë, ose ka pësuar ose do të pësojë humbje në të ardhura, të cilat ndryshe nuk do t'i kishte pësuar, apo që do t'i kishte gjeneruar, nëse një ndryshim i tillë cilësues nuk do të kishte ndodhur, Autoriteti Kontraktor e rimbursion Koncesionarin për këto shpenzime dhe/ose të ardhura të munguara (përveç përqindjes së Koncesionarit në shpenzimet kapitale progresive), me qëllim që ta lerë Koncesionarin në një gjendje as më të mirë as më të keqe (duke pasur parasysh kërkesën që Kontraktori do të jetë gjithnjë përgjegjës për përqindjen e Koncesionarit në shpenzimet kapitale progresive), shuma e një rimbursimi të tillë do të vendoset përmes përdorimit të Modelit financiar;
- 30.5.3 Autoriteti Kontraktor nuk e ushtron të drejtën e tij për përfundimin e parakohshëm të kontratës për shkak të mospërmblidhjeve nga Koncesionari të detyrimeve, shkaktuar nga ndryshimi cilësues në ligj; dhe
- 30.5.4 Autoriteti Kontraktor e përjashton Koncesionarin nga detyrimet e tij, që rrjedhin nga kjo Marrëveshje, të cilat janë proporcionale me natyrën e ndryshimit cilësues në ligj,

Me kusht që nëse Koncesionari ose Autoriteti Kontraktor nuk pajtohen me njoftimin me shkrim të Inxhinierit të pavarur, dhënë në përputhje me këtë Klausolë 30.5, çdo mosmarrëveshje do të vendoset në përputhje me Klausolën 56. Njoftimi me shkrim i Inxhinierit të pavarur është detyrues për palët, përveç se kur njëra nga palët e kundërshton atë në përputhje me Klausolën 56. Njoftimi me shkrim i Inxhinierit të pavarur është detyrues për palët nëse asnjëra nga palët nuk e kundërshton atë në përputhje me Klausolën 56 brenda 20 (njëzet) ditësh pune nga marrja e njoftimit me shkrim nga Inxhinieri i pavarur.

- 30.6 Në rase se Koncesionari nuk u jep Autoritetit Kontraktor dhe Inxhinierit të pavarur informacionin deri në njërin prej afateve të parashikuara në këtë Klausolë 30, ai nuk merr asnjë nga përfitimet e mësipërme si rezultat i ndryshimit cilësues në ligj, derisa një informacion i tillë të jepet, me kusht që Koncesionari të mos marrë asnjë nga përfitimet e Klausolave 30.5.1 deri në 30.5.4, si pasojë e ndryshimit cilësues përkatës në ligj, për periudhën gjatë së cilës Koncesionari nuk i ka dhënë informacionin e nevojshëm Autoritetit Kontraktor dhe Inxhinierit të pavarur brenda afateve kohore të parashikuara në këtë Klausolë 30.

- 30.7 Koncesionari është i detyruar të njoftojë Autoritetin Kontraktor dhe Inxhinierin e pavarur pa vonesa të tepërta nëse merr dijeni për ndonjë informacion tjetër lidhur me një ndryshim cilësues në ligj dhe e njofton Autoritetin Kontraktor dhe Inxhinierin e pavarur për ato hollësi të një informacioni të tillë që janë të reja, ose që tregojnë se informacioni i dhënë më parë ka qenë mjaft i pasaktë dhe/ose i gabuar.

- 30.8 Nëse palët bien dakord, ose nëse përcaktohet nga Inxhinieri i pavarur, ose në përputhje me Klausolën 56, se Koncesionari duhet t'i bëjë të gjitha shpenzimet kapitale të lidhura me ndryshimin cilësues në ligj, Koncesionari bën të gjitha përpjekjet e arsyeshme për të siguruar financimin e nevojshëm për shpenzime të tilla kapitale, sipas kushteve të pranura nga Autoriteti Kontraktor dhe Huadhënësit.



30.9 Nëse Koncesionari ka bërë përpjekjet e arsyeshme për të përftuar financim për shpenzime të tilla kapitale shtesë, në përputhje me Klausolën 30.8, por nuk ka mundur t'i sigurojë ato brenda dyzet e pesë (45) ditësh pune nga data e marrëveshjes së palëve, ose përcaktimit sipas Klausolës 56, në varësi të Klausolës 30.10, Autoriteti Kontraktor i paguan Koncesionarit një shumë të barabartë me atë shpenzim kapital (për punën e bërë, siç evidentohet nga një faturë e marrë nga Koncesionari) në përputhje me Klausolën 30.5.2.

30.10 Pjesa e Koncesionarit në shpenzimet kapitale progresive që rrjedh nga pjesa (c) e përkufizimit të ndryshimit kualifikues në ligj përballohet nga Koncesionari. Për pjesën tjetër të shpenzimeve kapitale progresive do të bihet dakord nga palët (ose do të përcaktohen në përputhje me Klausolën 56) dhe i paguhet Koncesionarit në përputhje me Klausolën 30.5.2 dhe Klausolën 25.

31. Ndryshime në standarde

Nëse Autoriteti Kontraktor dëshiron të ndryshojë standardet për të pasqyruar përditësimet, ndryshimet, ose shtesat në këto Standarde, Autoriteti Kontraktor propozon një ndryshim nga ana e tij si Autoritet Kontraktor, në përputhje me Klausolën 32.1.

32. Ndryshime në punimet apo shërbimet

32.1 Ndryshime të kërkuara nga Autoriteti Kontraktor

32.1.1 Autoriteti Kontraktor mundet që në çdo kohë të kërkojë ndryshime në Punime, Autostradë, ose në Shërbime (duke përfshirë një ndryshim në shkallën e shërbimeve) me anë të një kërkesë me shkrim që ia dorëzon Koncesionarit, ku përcaktohen hollësitë e ndryshimit të kërkuar nga Autoriteti Kontraktor në përputhje me Klausolën 32.1.3 ("Njoftimi për ndryshim nga Autoriteti Kontraktor").

32.1.2 Autoriteti Kontraktor nuk ka të drejtë të kërkojë sa më poshtë bazuar në njoftimin për ndryshim nga Autoriteti Kontraktor:

- (a) Çdo kërkesë sipas të cilës Punimet apo Shërbimet duhen ofruar në një mënyrë që bie ndesh me ligjin apo praktikën e mira të sektorit ekonomik sic përcaktohet nga Projektuesi;
- (b) Ndryshime që kërcënojnë, ose do të kërcënonin seriozisht shëndetin apo sigurinë e personave;
- (c) Ndryshime që do të ndryshonin thellësisht natyrën e Projektit, duke përfshirë natyrën e risqeve dhe standardet;
- (d) Ndryshime që nuk bëjnë pjesë në të drejtat e Autoritetit Kontraktor;
- (e) Ndryshime që do të kërkonin truall shtesë ose truall ekstra (dhe një truall i tillë shtesë ose truall ekstra nuk jepet nga Autoriteti Kontraktor); dhe
- (f) Ndryshime që do të shkaktonin heqjen, pezullimin ose ndryshimin e çdo pëlqimi të nevojshëm ekzistues, ose do të kërkonin një pëlqim të ri të nevojshëm dhe kur nuk ka gjasa të arsyeshme që Koncesionari do të mund

faqe | 82



ta merre pëlqimin e nevojshëm brenda afatit kohor të propozuar për zbatimin e ndryshimit të propozuar nga Autoriteti Kontraktor.

Asgjë në këtë Klauzolë 32.1.2 nuk e pengon Autoritetin Kontraktor nga propozimi i një ndryshimi në këtë Marrëveshje, për të lejuar kryerjen e ndonjë punimi shtesë në Autostradë nga Autoriteti Kontraktor.

32.1.3 Në njoftimin e Autoriteti Kontraktor për ndryshim, Autoriteti Kontraktor deklaron:

- (a) Hollësi të njaftueshme për ndryshimin e kërkuar nga Autoriteti Kontraktor, me qëllim që Koncesionari të jetë në gjendje të kryejë një ndryshim tillë të çmuar në kostot dhe të ardhurat e Projektit;
- (b) Nëse ndryshimi i kërkuar nga Autoriteti Kontraktor kërkon që Autoriteti Kontraktor të paguajë vetë për këtë shpenzim kapital, apo nëse ai pret që Koncesionari të bëjë përpjekje të arsyeshme për të siguruar financim për një shpenzim të tillë kapital, sikundër parashikohen në Klauzolën 32.1.10; dhe
- (c) Afatin kohor në të cilin Koncesionari duhet t'i japë Autoritetit Kontraktor një përgjigje dhe ndryshimin e çmuar në kostot dhe të ardhurat e Projektit, por gjithsesi, një afat i tillë nuk duhet të jetë më i shkurtër se 20 (njëzet) ditësh pune pas dorëzimit të njoftimit të Autoritetit Kontraktor për ndryshim.

32.1.4 Koncesionari paraqet një përgjigje sa më shpejt që të jetë e mundur por gjithsesi, jo më vonë se në afatin e paraqitur në njoftimin për ndryshim të Autoritetit Kontraktor. Përgjigja duhet të përmbajë informacionin e mëposhtëm:

- (a) Nëse është e nevojshme që Koncesionari të shlyejë detyrimin për të përmbushur detyrimet e tij sipas kësaj Marrëveshjeje dhe nëse një Ndryshim i tillë, i kërkuar nga Autoriteti Kontraktor, bën të nevojshme shtyrjen e datës së programuar të përfundimit paraprak të Aspektit përkatës apo të datës së programuar të përfundimit të Aspektit përkatës;
- (b) Ndonjë ndryshim të nevojshëm në Punimet apo Shërbimet (duke përfshirë një ndryshim në shkallën e shërbimeve), që rezultojnë nga një ndryshim i tillë i propozuar nga Autoriteti Kontraktor;
- (c) Nëse është e nevojshme të bëhet ndonjë ndryshim në kushtet e kësaj Marrëveshjeje ose të Dokumenteve të tjera të Projektit;
- (d) Nëse zbatimi i ndryshimit të kërkuar nga Autoriteti Kontraktor do të rezultojë drejtpërdrejt në një rritje apo humbje të të ardhurave të Koncesionarit;
- (e) Ndonjë shpenzim kapital që mund të nevojitet për zbatimin e ndryshimit të kërkuar nga Autoriteti Kontraktor, apo që mund të kursehet, dhe shpenzime të tilla duhet të bazohen në çmimet për njësi të paraqitura në kuadër të dokumentacionit të tenderit të Koncesionarit, ku ekzistojnë çmimet për njësi për llojin e shpenzimit kapital, që rezultojnë nga ndryshimi i kërkuar nga


faqe | 83



Autoriteti Kontraktor, të indeksuar me anë të përdorimit të formulës së mëposhtme:

$$UP_i = UP_0 \times I$$

Ku:

UP_i është çmimi përkatës i përditësuar për njësi që duhet përdorur si bazë për shpenzimet kapitale;

UP_0 është çmimi përkatës për njësi, siç është paraqitur fillimisht; dhe

I është indeksi, i llogaritur si më poshtë: $I = PPI_i / PPI_0$

Ku:

I = Indeksi në vitin i ;

PPI_0 = Indeksi i BE-së për çmimet e prodhimit në të cilin bie data bazë financiare;

PPI_i = Indeksi i BE-së për çmimet e prodhimit në vitin e fundit për të cilin ka të dhëna të disponueshme për llogaritjen e çmimit të përditësuar për njësi.



Kur në dokumentet e tenderit të Koncesionarit nuk është përfshirë ndonjë çmim përkatës për njësi për llojin e shpenzimit kapital që rezultojnë nga ndryshimi i kërkuar nga Autoriteti Kontraktor, ndryshimi në shpenzimin kapital bazohet në referencën ndaj çmimeve mbizotëruese referencë për njësi për punime të ngjashme në Shqipëri, sikurse botohen herë pas here në Manuale;

- (f) Çdo pëlqim të nevojshëm që do të kërkohej për të zbatuar ndryshimin e kërkuar nga Autoriteti Kontraktor;
- (g) nëse ndryshimi i kërkuar nga Autoriteti Kontraktor do të rezultojë ose pritet të rezultojë në një shkelje të kësaj Marrëveshjeje ose, siç mund të jetë rasti, në paaftësinë e Koncesionarit për të përmbushur këtë Marrëveshje;
- (h) mënyrën e propozuar të pranimit të ndryshimeve në kryejën e Punimeve, ndërtimin e Autostradës, ose modifikimet funksionale të shërbimeve që do të preken nga ndryshimi i kërkuar nga Autoriteti Kontraktor; dhe
- (i) ndonëse subvencioni i Autoritetit Kontraktor vazhdon, nivelin e ri të propozuar të tij, dhe pas përfundimit të subvencionit të Autoritetit Kontraktor, çdo ndryshim të propozuar në të ardhurat e garantuara nga trafiku, prapë e ndarjes së të ardhurave nga trafiku dhe/ose në shkallët e ndryshuara të taksës së rrugës,

me kusht që Koncesionari të mos mund të ngrejë më pas ndonjë padi në lidhje me efektet negative të ndryshimit të kërkuar nga Autoriteti Kontraktor, që nuk ishte përfshirë në përgjigjen e tij.



32.1.5 Sapo Autoriteti Kontraktor merr përgjigjen e Koncesionarit sipas Klauzolës 32.1.4, palët diskutojnë përmbajtjen e saj dhe bien dakord për:

- (a) Mënyrën për të evidentuar se Koncesionari ka bërë të gjitha përpjekjet e arsyeshme në lidhje me Nënkontraktorët (duke përfshirë, sipas rastit, marrjen e ofertave konkurruese) për të zbutur çdo rritje dhe për të maksimizuar zbritjet e kostove;
- (b) Mënyrën e përcaktimit të shumës së kërkuar për shpenzimet kapitale;
- (c) Mënyrën e verifikimit se si kostot që do të kursehen si rrjedhojë e ndryshimit të kërkuar nga Autoriteti Kontraktor do të merren parasysh në nivelin e ri të subvencionit të Autoritetit Kontraktor, në të ardhurat e garantuara të trafikut, prapun e ndarjes së të ardhurave nga trafiku dhe/ose në shkallët e ndryshuara të taksës së rrugës, të parashikuara në Klauzolën 32.1.4(i); dhe
- (d) Ndryshimet e nevojshme në kushtet e kësaj Marrëveshjeje (duke përfshirë çdo ndryshim në shumën e nivelit të ri të subvencionit të Autoritetit Kontraktor, në të ardhurat e garantuara të trafikut, prapun e ndarjes së të ardhurave nga trafiku dhe/ose në shkallët e ndryshuara të taksës së rrugës (siç kërkohet në përputhje me Klauzolën 32.1.4(i)) që kërkohen për ta lënë Koncesionarin në një gjendje as më të mirë as më të keqe).

32.1.6 Në rast se palët nuk mund të bien dakord për çështjet e paraqitura në Klauzolën 32.1.5, mosmarrëveshja e tyre vendoset sipas Klauzolës 56.

32.1.7 Sapo palët arrijnë një marrëveshje ose, në rastin e mosmarrëveshjeve të vendosura në përputhje me Klauzolën 56, Autoriteti Kontraktor, pa vonesa të tepërta:

- (a) Ose konfirmon me shkrim pëlqimin e tij me kushtet e rëna dakord dhe me kushtet e tjera për zbatimin e ndryshimit të kërkuar nga Autoriteti Kontraktor; ose
- (b) E tërheq njoftimin për ndryshim të kërkuar nga Autoriteti Kontraktor.

32.1.8 Në se Autoriteti Kontraktor nuk e konfirmon pëlqimin e tij për kushtet e rëna dakord në lidhje me zbatimin e ndryshimit të kërkuar nga Autoriteti Kontraktor (tani e tutje “Konfirmimi i Autoritetit Kontraktor për ndryshimin”) brenda 10 (dhjetë) ditësh pune nga dita e rënies dakord për përmbajtjen e përgjigjes, në përputhje me procedurën e Klauzolës 32.1.5, ose të vendosur në përputhje me Klauzolën 56, njoftimi për ndryshimin e kërkuar nga Autoriteti Kontraktor do të konsiderohet se është tërhequr. Në rastin që Autoriteti Kontraktor e tërheq njoftimin për ndryshimin e kërkuar nga Autoriteti Kontraktor, në përputhje me Klauzolën 32.1.7(b) ose njoftimi për ndryshim nga Autoritetit Kontraktor konsiderohet se është tërhequr në përputhje me këtë Klauzolë 32.1.8, atëherë, nëse Koncesionari i ka përmbushur detyrimet e tij sipas kësaj Klauzole 32, Autoriteti Kontraktor i rimbursen Koncesionarit kostot e drejtpërdrejta të arsyeshme që i kanë lindur Koncesionarit gjatë kundërvërimit të tij ndaj njoftimit për ndryshim të kërkuar nga Autoriteti Kontraktor.

faqe | 85



- 32.1.9 Nëse Koncesionari nuk përdor burimet e tij për të zbatuar ndryshimin, ai vepron në përputhje me praktikën e mirë të sektorit ekonomik, për të nxjerrë përfitimin më të mirë për paratë e shpenzuara nga Autoriteti Kontraktor për blerjen e mallrave dhe shërbimeve të nevojshme për realizimin e ndryshimit të kërkuar nga Autoriteti Kontraktor, duke marrë parasysh të gjitha rrethanat përkatëse.
- 32.1.10 Nëse ndryshimi i kërkuar nga Autoriteti Kontraktor nuk kërkon financimin e shpenzimit kapital nga Autoriteti Kontraktor, atëherë Koncesionari do të bëjë përpjekjet e tij të arsyeshme për të siguruar financimin e nevojshëm për shpenzimet kapitale në lidhje me kushtet e pranueshme në mënyrë të arsyeshme nga Koncesionari dhe Huamarrësit.
- 32.1.11 Nëse Koncesionari i ka bërë përpjekjet e tij të arsyeshme për të siguruar financimin e kërkuar, por nuk ka mundur ta sigurojë atë brenda dyzet e pesë (45) ditësh pune nga data e konfirmimit të ndryshimit nga Autoriteti Kontraktor, Autoriteti Kontraktor i paguan Koncesionarit një shumë të barabartë me pjesën e shpenzimit kapital për të cilin nuk mund të gjendet financim ose përpara datës që bie dyzet e pesë (45) ditë pune pas datës së konfirmimit të ndryshimit nga Autoriteti Kontraktor, me kusht që palët të bien dakord për:
- (a) Datat e duhura të pagesave nga Autoriteti Kontraktor, që lidhen me vlerat dhe datat përkatëse të vlerave individuale që i duhen paguar Koncesionarit;
 - (b) Çdo kusht që duhet përmbushur me qëllim që të bëhen pagesat dhe mënyrën e verifikimit të kushteve të tilla; dhe
 - (c) Faktin se Autoriteti Kontraktor do t'ia bëjë pagesat Koncesionarit në datat përkatëse të rëna dakord, me kusht që jo më vonë se 10 (dhjetë) ditë pune përpara datës së duhur:
 - (i) Autoriteti Kontraktor të ketë marrë një faturë; dhe
 - (ii) Autoriteti Kontraktor të ketë marrë prova se kushtet për pagesën përkatëse janë përmbushur.
- 32.1.12 Nëse Koncesionari ka bërë përpjekje të arsyeshme, por nuk ka qenë në gjendje të sigurojë financim për shpenzimin kapital dhe Autoriteti Kontraktor nuk merr përsipër të paguajë shpenzimin kapital, Koncesionari nuk është i detyruar të zbatojë ndryshimin e kërkuar nga Autoriteti Kontraktor.
- 32.1.13 Në rastin e ndonjë mosmarrëveshjeje ndërmjet Autoritetit Kontraktor dhe Koncesionarit në lidhje me një ndryshim të kërkuar nga Autoriteti Kontraktor, në përputhje me këtë Klausolë 32.1, një mosmarrëveshje e tillë fillimisht do t'i dërgohet Inxhinierit të pavarur. Vendimi i Inxhinierit të pavarur është detyrues për palët, përveçse kur njëra nga palët e kundërshton atë në përputhje me Klausolën 56 brenda 20 (njëzet) ditësh pune nga marrja e njoftimit me shkrim nga Inxhinieri i pavarur.

32.2 Ndryshimet e propozuara nga Koncesionari

Page | 86



32.2.1 Koncesionari mundet që, në përputhje me këtë Klauzolë 32.2, të propozojë ndryshime në Punimet apo Shërbimet, duke i paraqitur një njoftim me shkrim Autoritetit Kontraktor (“Njoftimi i Koncesionarit për ndryshim”).

32.2.2 Në njoftimin e tij për ndryshim, Koncesionari bën të ditur:

- (a) Natyrën e ndryshimit të propozuar nga Koncesionari me hollësi të mjaftueshme, me qëllim që t’i japë mundësi Autoritetit Kontraktor të vlerësojë propozimin në mënyrë të kualifikuar;
- (b) Nëse në lidhje me ndryshimin e kërkuar nga Koncesionari është e nevojshme të kërkohej shlyerja e detyrimeve të tij, sipas kësaj Marrëveshjeje, dhe nëse një ndryshim i tillë nga Koncesionari ka gjasa të shkaktojë vonesa në datën e programuar të përfundimit paraprak të Aspektit përkatës, ose në datën e programuar të përfundimit të Aspektit përkatës;
- (c) Një shpjegim të shkaqeve për të cilat ndryshimi kërkohej nga Koncesionari;
- (d) Një shpjegim të efektit të pritshëm të ndryshimit të kërkuar nga Koncesionari;
- (e) Nëse, ndërsa vazhdon ende subvencioni i Autoritetit Kontraktor, ose kur subvencioni i Autoritetit Kontraktor ka mbaruar, të ardhurat e garantuara nga trafiku duhet të rregullohen për shkak të ndryshimit të kërkuar nga Koncesionari, duke dhënë një justifikim të hollësishëm për rregullimin; dhe
- (f) Nëse është e nevojshme, datën në të cilën Autoriteti Kontraktor është i detyruar të konfirmojë nëse e pranon apo e refuzon propozimin.

32.2.3 Autoriteti Kontraktor e vlerëson me mirëbesim njoftimin e Koncesionarit për ndryshim, duke marrë parasysh të gjitha rrethanat përkatëse, përfshirë, por pa u kufizuar me:

- (a) Ndikimin e mundshëm të ndryshimit të kërkuar nga Koncesionari në realizimin e Punimeve, shfrytëzimin e Autostradës dhe ofrimin e shërbimeve dhe riskun e cënimit të ecursisë së punës;
- (b) Ndikimin e mundshëm të ndryshimit të kërkuar nga Koncesionari në marrëdhëniet ndërmjet Autoritetit Kontraktor dhe të tretëve;
- (c) Ndikimin e mundshëm të ndryshimit të kërkuar nga Koncesionari në gjendjen financiare të Koncesionarit dhe aftësinë e tij për të zbatuar ndryshimin e propozuar nga Koncesionari;
- (d) Opinionin e Inxhinierit të pavarur në lidhje me arsyeshmërinë e propozimit të Koncesionarit;
- (e) Ndikimin e mundshëm të ndryshimit të kërkuar nga Koncesionari në gjendjen e Autostradës pas datës së përfundimit; dhe





- (f) Ndikimin e mundshëm të ndryshimit të kërkuar nga Koncesionari në risqet dhe kostot e përballuara nga Autoriteti Kontraktor.

- 32.2.4 Palët e diskutojnë brenda 20 ditësh pune njoftimin e Koncesionarit për ndryshim dhe Autoriteti Kontraktor mund të propozojë ndryshime të tjera dhe të pranojë ose të hedhë poshtë njoftimin për ndryshim nga Koncesionari, pa deklaruar ndonjë arsye, me kusht që Autoriteti Kontraktor të mos hedhë poshtë një ndryshim të propozuar nga Koncesionari kur një ndryshim i tillë kërkohet si rezultat i një ndryshimi në ligj. Koncesionari nuk ka të drejtë të kërkojë të shlyeje detyrimet e tij, apo nga ndonjë kompensim, si rezultat i një ndryshimi të kërkuar nga Koncesionari si rezultat i një ndryshimi në ligj, i cili nuk është ndryshim cilësues në ligj.
- 32.2.5 Nëse Autoriteti Kontraktor e pranon njoftimin për ndryshim nga Koncesionari, palët bien dakord për ndryshimet e nevojshme në kushtet e kësaj Marrëveshjeje dhe në dokumentet e tjera të Projektit.
- 32.2.6 Nëse si rezultat i ndryshimit të kërkuar nga Koncesionari, duke përfshirë çdo ndryshim në standardet e propozuara nga Koncesionari, kostot që i lindin Koncesionarit, Nënkontraktorët të ndërtimit ose Nënkontraktorët të shfrytëzimit ulen, Autoriteti Kontraktor dhe Koncesionari i ndajnë këto kursime në bazë 50:50. Mekanizmi për t'u përdorur për një ndarje të tillë do të diskutohet dhe bihet dakord ndermjet Palëve.

32A Punimet gjeoteknike

32A.1 Punimet gjeoteknike fillestare

- 32A.1.1 Koncesionari kryen punimet gjeoteknike fillestare, sikundër përcaktohet në Shtojcën 6 dhe në përputhje, me planin gjeoteknik fillestar.
- 32A.1.1A Pavarësisht nga Data e programuar për Përfundimin e Punimeve gjeoteknike fillestare dhe Data e programuar e përfundimit paraprak të punimeve gjeoteknike fillestare, në rastin që ndonjë punim gjeoteknik fillestar nuk është përfunduar deri në datën që përbën Datën e Fillimit të punimeve kapitale + 2 vite, çdo punim shtesë i kërkuar në lidhje me fusha të përcaktuara si pjesë të Punimeve gjeoteknike fillestare që dalin pas datës që është data e Fillimit të Punimeve Kapitale +2 vjet nuk do të konsiderohet ngjarje e jashtëzakonshme gjeoteknike dhe nuk do të kërkohet për t'u përmbushur nga Koncesionari si pjesë e Punimeve gjeoteknike fillestare me shpenzimet dhe riskun e Koncesionarit.

Plani gjeoteknik fillestar

- 32A.1.2 Koncesionari i propozon dhe i paraqet Autoritetit Kontraktor të gjithë dokumentacionin e zbatimit teknik në lidhje me punimet gjeoteknike fillestare ("Plani gjeoteknik fillestar") në një datë jo më vonë se 6 (gjashtë) muaj pas datës së hyrjes në fuqi.
- 32A.1.3 Brenda 1 (një) muaji nga marrja e planit gjeoteknik fillestar, Autoriteti Kontraktor e njofton Koncesionarin se është dakord me planin gjeoteknik fillestar, ose i dërgon Koncesionarit amendamentet dhe/ose komentet e tij për planin gjeoteknik fillestar.

faqe 88



Në se Autoriteti Kontraktor nuk e dërgon njoftimin e tij deri në afatin e mësipërm kohor, plani gjeoteknik fillestar konsiderohet se është pranuar nga Autoriteti Kontraktor.

32A.1.4 Në rast se Autoriteti Kontraktor ngre ndonjë kundërshtim për të gjithë ose për një pjesë të planit gjeoteknik fillestar brenda 1 (një) muaji pas marrjes nga Koncesionari i njoftimit për të, Autoriteti Kontraktor dhe Koncesionari fillojnë negociata për të diskutuar amendamentet e kërkuara nga Autoriteti Kontraktor dhe/ose komentet për planin gjeoteknik fillestar. Për shmangien e çdo dyshimi, konfirmohet se shkaqet për të cilat Autoriteti Kontraktor mund të kundërshtojë Planet gjeoteknike fillestare janë se ato nuk përputhen me Marrëveshjen e Koncesionit dhe ligjet e zbatueshme pas Datës së hyrjes në fuqi.

32A.1.5 Në rast se:

- (a) Koncesionari i pranon komentet ose amendamentet e Autoritetit Kontraktor në planin gjeoteknik fillestar; ose
- (b) palët vendosin për këto amendamente ose komente në përputhje me Klausolën 32A.1.4,

Koncesionari nxjerr një version të rishikuar të Planit gjeoteknik fillestar, në të cilin përfshihen amendamentet dhe/ose komentet e tilla sa më shpejt që të jetë praktikisht e mundur.

Në rastin e mosrënies dakord nga palët për amendamentet përkatëse në Planin gjeoteknik fillestar, Inxhinieri i pavarur, në varësi të dispozitave të Shtojcës 6, përcakton amendamentet e duhura që duhen bërë në të. Vendimi i Inxhinierit të pavarur është detyrues për palët, përveç se kur njëra nga palët e kundërshton atë në përputhje me Klausolën 56 brenda 10 (dhjetë) ditësh pune nga marrja e vendimit të Inxhinierit të pavarur.

32A.2 Sistemi i menaxhimit të riskut gjeoteknik

32A.2.1 Koncesionari brenda 6 (gjashtë) muajsh nga data në të cilën është miratuar plani gjeoteknik fillestar në përputhje me Klausolën 32A.1, i paraqet Autoritetit Kontraktor një plan në lidhje me sistemin e menaxhimit të riskut gjeoteknik në përputhje me Seksionin 4.2.3.1 dhe Lidhjen 5 të Shtojcës 5.

Punimet dhe planet gjeoteknike të mëpasshme

32A.2.2 Koncesionari:

- (a) brenda 6 (gjashtë) muajsh nga data në të cilën plani gjeoteknik fillestar është miratuar në përputhje me Klausolën 32A.1, përgatit dhe i dërgon Autoritetit Kontraktor një plan të kundërveprimeve në raste të jashtëzakonshme për shkaqe gjeoteknike, i cili është pjesë e planit të kundërveprimeve në raste të jashtëzakonshme, në përputhje me Lidhjen 7 e Shtojcës 5; dhe

faqe | 89



- (b) brenda 6 (gjashtë) muajsh nga data në të cilën është miratuar plani gjeoteknik fillestar, në përputhje me Klausolën 32A.1, i dërgon Autoritetit Kontraktor dhe Inxhinierit të pavarur një plan menaxhimi të punimeve gjeoteknike (ky plan duhet të jetë i ngjashëm me planet trevjeçare të riparimeve kapitale të përgatitur për të gjithë komponentët e tjerë të Autostradës, në përputhje me Seksionin 6.3.1 të Shtojcës 5);

(veç e veç quhen një “Plan gjeoteknik” dhe së bashku “Planet gjeoteknike”).

32A.2.3 Brenda 30 (tridhjetë) ditësh pune nga marrja e një plani gjeoteknik, Autoriteti Kontraktor e njofton Koncesionarin se pajtohet me planin gjeoteknik, ose i dërgon Koncesionarit amendamentet dhe/ose komentet e tij për planin gjeoteknik. Nëse Autoriteti Kontraktor nuk dërgon njoftim deri në afatin e mësipërm, Planin gjeoteknik konsiderohet se është miratuar nga Autoriteti Kontraktor.

32A.2.4 Nëse Autoriteti Kontraktor ngre ndonjë kundërshtim për të gjithë ose një pjesë të Planit gjeoteknik brenda 30 (tridhjetë) ditësh pune pas marrjes nga Koncesionari të njoftimit për to, Autoriteti Kontraktor dhe Koncesionari fillojnë negociatat për të diskutuar amendamentet e kërkuara nga Autoriteti Kontraktor dhe/ose komentet e Autoritetit Kontraktor për Planin gjeoteknik.

32A.2.5 Në qoftë se:

- (a) Koncesionari i pranon komentet ose amendamentet e Autoritetit Kontraktor në Planin gjeoteknik; ose
- (b) palët vendosin për amendamente ose komente të tilla në përputhje me Klausolën 32A.2.4,

Koncesionari nxjerr një variant të rishikuar të Planit gjeoteknik përkatës, i cili i përfshin këto amendamente dhe/ose komente sa më shpejt që të jetë praktikisht e mundur.

Në rastin që palët nuk bien dakord për amendamentet përkatëse në Planin gjeoteknik, Inxhinieri i pavarur vendos për amendamentet e duhura që i duhen bërë atij. Vendimi i Inxhinierit të pavarur është detyrues për palët, përveçse kur njëra nga palët e kundërshton atë, në përputhje me Klausolën 56, brenda 10 (dhjetë) ditësh pune nga marrja e vendimit të Inxhinierit të pavarur.

32A.2.6 Në datën 1 ose përpara datës 1 dhjetor të secilit vit të Kontratës, Koncesionari i paraqet Autoritetit Kontraktor një plan të përditësuar të menaxhimit të punimeve gjeoteknike, në përputhje me Seksionin 6.3.1 të Shtojcës 5 (por, në çdo rast, përdoret procedura e miratuar në Klausolën 32A.2.3 deri në Klausolën 32A.2.5).

Punimet e mëpasshme gjeoteknike

32A.2.7 Në rast se kërkohet të kryen punime të mëpasshme gjeoteknike, Autoriteti Kontraktor organizon një tender të hapur dhe Koncesionari dhe palët e treta lejohen të paraqesin ofertat e tyre.

faqe | 90



32A.2.8 Në rast se Koncesionari e fiton tenderin për të kryer punimet e mëposhme gjeoteknike, pagesa nga Autoriteti Kontraktor për punime të tilla të mëposhme gjeoteknike bëhet, pavarësisht nga kjo Marrëveshje dhe në përputhje me dokumentacionin e veçantë të nënshkruar në kuadër të tenderit.

32A.2.9 Në rast se një palë e tretë e fiton tenderin për të kryer ndonjërin prej punimeve të mëposhme gjeoteknike, Koncesionari, i cili është palë në çdo marrëveshje ndërmjet Autoritetit Kontraktor dhe palës së tretë, dhe ku ai do të ketë përfitimin e:

32A.2.9 (a) të drejtës për të monitoruar aktivitetin e palës së tretë në Territorin e Projektit; dhe

32A.2.9 (b) garancinë e palës së tretë, në lidhje me defektet në punën e kryer,

i jep ndihmën e arsyeshme Autoritetit Kontraktor dhe palës së tretë, duke përfshirë, por jo duke u kufizuar me, dhënien e kopjeve të çdo dokumentacioni përkatës palës së tretë.

32A.2.10 Nëse Autoriteti Kontraktor zgjedh të udhëzojë një palë të tretë për të kryer punimet e mëvonshme gjeoteknike dhe punimet e mëvonshme gjeoteknike nuk kanë filluar brenda 6 (gjashtë) muajsh nga koha e parashikuar për fillimin e punës, atëherë Koncesionari mund t'i kryejë vetë punimet vijuese gjeoteknike dhe të kërkojë koston e kësaj pune me anë të një fature dërguar Autoritetit Kontraktor, kosto të cilat duhen miratuar nga Inxhinieri i pavarur në përputhje me preventivin e parashikuar në Shtojcën 7 dhe bazuar në çmimet për njësi, të indeksuara në bazë të formulës të dhënë në Klauzolën 32.1.4(e).

32A.2.11 Të gjitha punimet vijuese gjeoteknike kryhen në mënyrë të kënaqshme për Inxhinierin e pavarur i cili i miraton ato.

32A.3 Punimet gjeoteknike të jashtëzakonshme dhe rehabilituese

32A.3.1 Në varësi të Klauzolës 32A.1.1A, ndodhja e një ngjarjeje gjeoteknike të jashtëzakonshme përbën një shlyerje të detyrimeve.

32A.3.2 Koncesionari e njofton menjëherë Autoritetin Kontraktor për ndodhjen e një ngjarjeje të jashtëzakonshme gjeoteknike, e cila rezulton në nevojën për të kryer punime gjeoteknike të jashtëzakonshme pastrimi.

32A.3.3 Koncesionari kryen të gjitha punimet e jashtëzakonshme gjeoteknike të pastrimit me shpenzimet e veta dhe Inxhinieri i pavarur i miraton ato (miratim i cili nuk duhet të mos jepet ose vonohet pa arsye) brenda periudhave kohore të përcaktuara në Tabelën 3-2 të gremës (c) të Seksionit 3.5.3 të Shtojcës 5. Koncesionari, me anë të një fature dërguar Autoritetit Kontraktor, ka të drejtë të kërkojë vlerën, nëse bëhet fjalë, me të cilën koston e punimeve të jashtëzakonshme gjeologjike të pastrimit e kalojnë vlerën prej 75.000 (shtatëdhjetë e pesë mijë) euro në një periudhë një vjeçare, kosto të cilat duhen aprovuar nga Inxhinieri i pavarur, në përputhje me preventivin e parashikuar në Shtojcën 7 dhe bazuar në çmimet për njësi të paraqitura nga Koncesionari në dokumentet e tij të tenderit, të indeksuara në bazë të formulës së dhënë në Klauzolën 32.1.4(e).



- 32A.3.4 Inxhinieri i pavarur vlerëson shkakun e ngjarjes së jashtëzakonshme gjeoteknike dhe përgatit një raport për Koncesionarin dhe Autoritetin Kontraktor nëse kërkohen punime të tjera parandaluese, përveç punimeve të kryera në përputhje me Klauzolën 32A.3.3 (“**Punime gjeoteknike rehabilituese**”).
- 32A.3.5 Nëse kërkohen punimet gjeoteknike rehabilituese, Autoriteti Kontraktor organizon një proces tenderi të hapur dhe Koncesionari dhe palët e treta lejohen të paraqesin ofertat e tyre.
- 32A.3.6 Nëse Koncesionari e fiton tenderin për të kryer punimet gjeoteknike rehabilituese, pagesa për punime të tilla të mëpasshme gjeoteknike bëhet veçmas nga kjo Marrëveshje dhe në përputhje me dokumentacionin e veçantë të pranuar si rezultat i tenderit.
- 32A.3.7 Nëse një palë e tretë e fiton tenderin për të kryer punime të tilla gjeoteknike rehabilituese, Koncesionari, që është palë në çdo marrëveshje ndërmjet Autoritetit Kontraktor dhe palës së tretë, dhe ku ai ka të drejtë:
- 32A.3.7 (a) të monitorojë aktivitetin e palës së tretë në Territorin e Projektit; dhe
- 32A.3.7 (b) të sigurohet nga pala e tretë në lidhje me defektet në punën e bërë,
- i jep ndihmën e arsyeshme Autoritetit Kontraktor dhe palës së tretë, duke përfshirë, por duke mos u kufizuar vetëm me, dhënien e kopjeve të çdo dokumentacioni përkatës palës së tretë.
- 32A.3.8 Nëse Autoriteti Kontraktor e udhëzon një palë të tretë të kryejë punime gjeoteknike rehabilituese dhe punimet gjeoteknike rehabilituese nuk kanë nisur brenda 6 (gjashtë) muajsh nga përfundimi i punimeve të jashtëzakonshme gjeoteknike të pastrimit, atëherë Koncesionari mund t'i kryejë vetë punimet gjeoteknike rehabilituese dhe të kërkojë kostot e një pune të tillë, duke ia faturuar ato Autoritetit Kontraktor, kosto të cilat duhen aprovuar nga Inxhinieri i pavarur në përputhje me preventivin e parashikuar në Shtojcën 7 dhe bazuar në çmimet për njësi të paraqitura nga Koncesionari në dokumentacionin e ofertës së tij, të indeksuara në bazë të formulës së dhënë në Klauzolën 32.1.4(e). Në rast se, në kryerjen e punimeve gjeoteknike rehabilituese, në përputhje me këtë Klauzolë 32A.3.8, kostoja progresive e Koncesionarit për kryerjen e punimeve të tilla gjeoteknike rehabilituese e tejkalon shumë 10 (dhjetë) milion euro, atëherë kjo përbën një mospërbushje të detyrimit nga Autoriteti Kontraktor.
- 32A.3.9 Inxhinieri i pavarur i inspekton punimet gjeoteknike rehabilituese.
- 32A.3.10 Të gjitha punimet gjeoteknike rehabilituese kryhen në mënyrë të kënaqshme për të marrë miratimin e Autoritetit Kontraktor.

Pjesa 8: Zhdëmtimi në rast përgjegjësie dhe sigurimi


faqe | 92

**33. Përgjegjësia dhe premtimi për zhdëmtim**

33.1 Koncesionari merr përsipër të kompensojë dëmin, humbjen ose kërkesën për dëmshpërblim të Autoritetit Kontraktor ose të çdo palë të Autoritetit Kontraktor në lidhje me ndonjë humbje ose kërkesë të bërë nga një palë e tretë, ose nga ndonjë palë e Autoritetit Kontraktor, që nuk vepron në cilësinë e saj si palë e Autoritetit Kontraktor, ndaj Autoritetit Kontraktor, ose e ndonjë pale të Autoritetit Kontraktor, lidhur me plotësimin e detyrimeve të Koncesionarit sipas kësaj Marrëveshjeje, ose me ndonjë veprim apo mosveprim tjetër të Koncesionarit, përveç në rrethana kur dhe në masën që kërkesa për dëmshpërblim vjen nga:

33.1.1 Sjellja e keqe e qëllimshme ose neglizhenca e Autoritetit Kontraktor ose e palës së Autoritetit Kontraktor;

33.1.2 Shkelja nga Autoriteti Kontraktor i kësaj Marrëveshjeje ose e ligjit;

33.1.3 Një kërkesë e një pale të tretë, që lidhet plotësisht me një periudhë përpara datës së kësaj Marrëveshjeje;

33.1.4 Veprimi i Koncesionarit sipas udhëzimeve të përfaqësuesit të Autoritetit Kontraktor dhe/ose përfaqësuesit teknik të Autoritetit Kontraktor dhe kur përfaqësuesi i Autoritetit Kontraktor dhe/ose përfaqësues teknik janë vënë në dijeni nga Koncesionari se veprimi në bazë të këtyre udhëzimeve do të shkaktonte një humbje ose kërkesë për dëmshpërblim sipas kësaj Klauzole 33;

33.1.5 Ndërtimi ose përdorimi i Autostradës plotësisht sipas kësaj Marrëveshjeje, ligjit dhe lejeve ekzistuese.

33.2 Në veçanti, Koncesionari merr përsipër të kompensojë çdo dëm, humbje, ose kërkesë për dëmshpërblim të Autoritetit Kontraktor ose ndonjë pale të Autoritetit Kontraktor si rezultat i:

33.2.1 Një të drejte për kompensim që rrjedh nga vdekja ose lëndimi personal i një pale të Autoritetit Kontraktor, ose i një pale të tretë;

33.2.2 Një e drejtë për kompensim që rrjedh nga një dëm, shkaktuar një prone të një pale të Autoritetit Kontraktor, një përdoruesi, apo një pale të tretë,

që vjen në çdo rast nga një kërkesë për dëmshpërblim ndaj Autoritetit Kontraktor, ose çdo pale të Autoritetit Kontraktor, në lidhje me ecurinë e plotësimit të detyrimeve të Koncesionarit sipas kësaj Marrëveshjeje, ose me çdo veprim ose mosveprim tjetër të Koncesionarit, përveç në rrethana kur kërkesa ka ardhur si rezultat i një sjelljeje jo të mirë apo neglizhence të Autoritetit Kontraktor apo të një pale të Autoritetit Kontraktor; ose

33.2.3 Një detyrim i Autoritetit Kontraktor ose një pale të Autoritetit Kontraktor, për të paguar çdo penalitet të kërkuar me ligj, me masë administrative, apo ndonjë penalitet apo pagesë tjetër në lidhje me kryerjen ose mosofrimin e shërbimeve ose plotësimin apo mospërbushjen e detyrimeve të tjera të Koncesionarit sipas kësaj Marrëveshjeje,

Përveç në rrethana kur dhe në masën që kërkesa për dëmshpërblim ka ardhur si rezultat i:



- 33.2.4 Sjelljes së keqe të qëllimshme apo neglizhencës së Autoritetit Kontraktor apo të një pale të Autoritetit Kontraktor;
- 33.2.5 Shkeljes nga Autoriteti Kontraktor i kësaj Marrëveshjeje apo e ligjit;
- 33.2.6 Një kërkesë për dëmshpërblim i një pale të tretë, që lidhet plotësisht me një periudhë përpara datës së kësaj Marrëveshjeje;
- 33.2.7 Veprimet të Koncesionarit në bazë të udhëzimeve të përfaqësuesit të Autoritetit Kontraktor dhe/ose të përfaqësuesit teknik dhe kur përfaqësuesi i Autoritetit Kontraktor dhe/ose përfaqësues teknik janë vënë në dijeni se të vepruarit në bazë të këtyre udhëzimeve do të shpinte në humbjen e një kërkesë për dëmshpërblim sipas kësaj Klauzole 33; ose
- 33.2.8 (në lidhje me Klauzolën 33.2.1 dhe 33.2.2, por jo në lidhje me Klauzolën 33.2.3), si rezultat i ndërtimit ose përdorimit të Autostradës plotësisht në përputhje me këtë Marrëveshje, ligjin dhe lejet ekzistuese.
- 33.3 Kur duket se Autoriteti Kontraktor ka ose mund të ketë të drejtë të kompensohet nga Koncesionari për ndonjë dëm, humbje apo kërkesë për dëmshpërblim në lidhje me të gjithë përgjegjësinë që rrjedh nga një dëm, humbje ose kërkesë e tillë, Autoriteti Kontraktor i jep Koncesionarit të gjitha hollësitë përkatëse të dëmit, humbjes apo kërkesës për dëmshpërblim dhe Koncesionari ka të drejtë:
- 33.3.1 Ta kundërshtojë kërkesën për dëmshpërblim të Autoritetit Kontraktor me shpenzimet e vetë Koncesionarit; dhe
- 33.3.2 të ndërmarrë një mbrojtje, kundërshtim, kompromis apo apelim të një kërkesë për dëmshpërblim dhe çdo negociatë të rastësishme,
- dhe Autoriteti Kontraktor i ofron Koncesionarit bashkëpunim, qasje dhe asistencë të arsyeshme për qëllimet e shqyrtimit dhe kundërshtimit të një kërkesë të tillë për dëmshpërblim. Autoriteti Kontraktor nuk mund të zgjidhë apo heqë dorë nga ndonjë kërkesë për dëmshpërblim që është objekt i procedurave të parashikuara në këtë Klauzolë 33.3 pa pëlqimin paraprak me shkrim të Koncesionarit.
- 33.4 Sipas Klauzolës 27, Koncesionari nuk mund të kërkojë ndonjë kompensim nga Autoriteti Kontraktor apo ndonjë palë e Autoritetit Kontraktor, bazuar në faktin se atij i është kërkuar një kompensim në lidhje me ndonjë humbje, dhe/ose kërkesë për dëmshpërblim nga ndonjë person.
- 33.5 Autoriteti Kontraktor, përveç për atë që është përcaktuar në këtë marrëveshje, do të dëmshpërblejë plotësisht dhe në mënyrë efektive dhe do të mbajë të padëmtuar Koncesionarin ndaj çdo pretendimi të palës së tretë në bazë të ngjarjeve apo mosveprimeve apo ndonjë rrethanë tjetër të lidhur me Autostradën me origjinë para datës së parë për fillimin e punimeve për autostradën, përveç në rastet kur kërkesat e tilla janë të shkaktuara nga veprime neglizhente ose mosveprimet e Koncesionarit ose ndonjë prej punonjësve të tij, agjentët dhe kontraktorët ose shkelje nga ana e Koncesionarit e detyrimeve të tij sipas kësaj Marrëveshjeje. Detyrimi i Autoritetit Kontraktor për të dëmshpërblur Koncesionarin sic prashikohet në këtë Klauzolë 33.5, do të reduktohet në mënyrë proporcionale me masën që veprimet ose mosveprimet

faqe | 94



neglizhente të Koncesionarit ose ndonjë prej punonjësve të tij, agjentët dhe kontraktorët kanë kontribuar për këte dëmtim, humbje, dëm, kosto dhe shpenzime.

34. Sigurimi

34.1 Sigurimi i nevojshëm

34.1.1 Koncesionari blen dhe mban sigurimet e nevojshme në bazë të Shtojcës 12 me kushtet e përcaktuara në Shtojcën 12 dhe këtë Klausolë 34. Koncesionari ia dërgon kushtet e propozuara të sigurimeve të nevojshme Autoritetit Kontraktor (duke përfshirë kufijtë e shumave të zbritshme, zgjerimet dhe përjashtimet e mbulimit) për t'i parë dhe për të dhënë pëlqim të paktën 20 (njëzet) ditë pune përpara blerjes së një sigurimi të tillë të nevojshëm. Autoriteti Kontraktor, në çdo kohë brenda 10 (dhjetë) ditësh pune, ka të drejtë të kërkojë amendamente në kushtet e propozuara të sigurimeve të nevojshme (duke vepruar me arsye), nëse këto nuk pasqyrojnë kërkesat e Shtojcës 12 ose të kësaj Klausole 34.

34.1.2 Koncesionari blen dhe mban, dhe siguron që Nënkontraktorët të blejnë dhe mbajnë, të gjitha sigurimet e nevojshme me ligj.

34.1.3 Koncesionari është përgjegjës me shpenzimet e veta për pagesën e të gjitha primeve në lidhje me sigurimet e nevojshme dhe sigurimet e kërkuara me ligj, ndërsa risqet që lidhen me shumën e zbritshme dhe/ose tepricat ose pamjaftueshmërinë e shumës së siguruar përballohen nga Koncesionari. Fakti që Koncesionari është ose jo i detyruar të blejë sigurimin e risqeve të caktuara, sipas kësaj Marrëveshjeje, nuk e cenon palën që përballon pasojat financiare të një risku të tillë.



34.2 Kushtet dhe afatet e sigurimeve të nevojshme

34.2.1 Sigurimet e nevojshme:

- (a) Do të bëhen me siguries të njohur, me emër të mirë, me pëlqimin e Autoritetit Kontraktor, miratim i cili nuk duhet të mos jepet apo vonohet pa pasur arsye;
- (b) Përveç humbjes paraprake së të ardhurave nga sigurimi, sigurimet emërtojnë Autoritetin Kontraktor si të bashkësiguruar me çdo palë tjetër që mban sigurimin;
- (c) Përveç humbjes paraprake së të ardhurave nga sigurimi, sigurimet parashikojnë që të ardhurat nga sigurimi të paguhen në Llogarinë e të ardhurave nga sigurimi;
- (d) Në shkallën maksimale të mundshme, do të parashikojnë mbrojtjen nga ulja e vlerës së dëmit në lidhje me një kërkesë për dëmshpërblim të paraqitur nga Autoriteti Kontraktor si i bashkësiguruar;
- (e) Përmbajnë një Klausolë për heqjen dorë nga të drejtat e regresit të siguriesve për rimbursim ndaj Autoritetit Kontraktor dhe palëve të

faqe | 95



Autoritetit Kontraktor në shkallën e lejuar nga ligji rregullues dhe kontrata e sigurimit;

- (f) Parashikojnë 30 (tridhjetë) ditë përpara njoftimit me shkrim për anulimin, mosrinovimin apo ndryshimin që i duhet dërguar Autoritetit Kontraktor; dhe
- (g) në lidhje me policat e dëmit fizik, parashikojnë pagesën e çdo të hyre që duhet bërë sipas kësaj Klausole 34.

34.2.2 Koncesionari bën kërkesë për dëmshpërblim nga sigurimet e nevojshme dhe/ose nga çdo sigurim tjetër që Koncesionari ka në shkallë të disponueshme, për të ulur vlerën e çdo kërkesë të Koncesionarit ndaj Autoritetit Kontraktor, në bazë të kësaj Marrëveshjeje. Vlera e një kërkesë të Koncesionarit për dëmshpërblim nga Autoritetit Kontraktor, në bazë të kësaj Marrëveshjeje, duke përfshirë edhe në lidhje me një ngjarje kompensimi, ngjarje shlyerje te detyrimeve dhe me një forcë madhore, do të ulet me shumën e përftuar nga Koncesionari në bazë të sigurimeve të nevojshme dhe/çdo sigurimi tjetër që Koncesionari ka, ose nga vlera që Koncesionari duhet të kish marrë nga sigurimi i nevojshëm, dhe/ose nga çdo sigurim tjetër që Koncesionari ka, dhe/ose me çdo vlerë tjetër që Koncesionari do të kish marrë nëse Koncesionari do të kishte bërë kërkesat e duhura për dëmshpërblim nga sigurimet e nevojshme dhe/ose do t'i kishte mbajtur sigurimet në përputhje me këtë Marrëveshje, dhe sipas kësaj Marrëveshjeje.

34.2.3 Asnjëra nga palët nuk bën asgjë apo nuk le pa bërë asgjë që do të rezultonte në refuzimin nga ana e një siguresi të Sigurimit të nevojshëm për të paguar një kërkesë për dëmshpërblim në bazë të çdo sigurimi të nevojshëm ku ajo palë është e siguruar, ose e bashkësiguruar, ose një person shtesë i siguruar.

34.3 Dokumentacioni

Koncesionari i jep Autoritetit Kontraktor:

- 34.3.1 Me kërkesë, kopje të të gjitha policave të sigurimit që lidhen me sigurimet e nevojshme (bashkë me çdo informacion tjetër të kërkuar nga Autoriteti Kontraktor në lidhje me këto polica sigurimi) dhe Autoriteti Kontraktor ka t'i drejtë të inspektojë ato gjatë orëve të zakonshme të punës;
- 34.3.2 Dëshmi se primet e pagueshme sipas të gjitha policave të sigurimit, të lidhura me sigurimet e nevojshme, janë paguar dhe sigurimet e nevojshme janë në fuqi të plotë, në përputhje me këtë Klausolë 34 dhe Shtojcën 12; dhe
- 34.3.3 Sa më shpejt që të jetë e mundur, por gjithsesi në apo përpara datës së rinovimit, kopje të dokumentit provizor të sigurimit në lidhje me sigurimet e nevojshme.

34.4 Mosblerja dhe mosmbajtja e sigurimeve të nevojshme

- 34.4.1 Nëse Koncesionari është në shkelje të Klausolës 34.1, Autoriteti Kontraktor mund të paguajë çdo prim të kërkuar për të mbajtur në fuqi sigurimet e përcaktuara në Klausolën 34.1, ose mund të blejë vetë një sigurim të tillë të nevojshëm dhe në secilin

faqe | 96



rast, Kontraktor ka të drejtë t'i rikuperojë këto shuma nga Koncesionari me anë të një kërkesë me shkrim.

- 34.4.2 Asgjë në këtë Klauzolë 34 nuk e detyron Koncesionarin të blejë një sigurim në lidhje me një risk të pasigurueshëm, përveçse kur shkaku që një risk është i pasigurueshëm, është një veprim ose mosveprim i Koncesionarit, ose i një pale të Koncesionarit.

34.5 Risku i pasigurueshëm

- 34.5.1 Nëse një risk, që zakonisht mbulohet nga sigurimet e nevojshme (përveç humbjes së fitimeve) ose nga sigurimet e kërkuara me ligj, që në çdo rast kërkohen sipas kësaj Marrëveshjeje, bëhet i pasigurueshëm, atëherë:

- (a) Koncesionari e njofton Autoritetin Kontraktor për një risk që bëhet i pasigurueshëm brenda 5 (pesë) ditësh pune pas marrjes dijeni për të, por gjithsesi të paktën 5 (pesë) ditë pune përpara mbarimit apo anulimit të një sigurimi ekzistues në lidhje me atë risk;
- (b) Kur të dyja palët bien dakord, ose kur vendoset në përputhje me Klauzolën 56, se risku është i pasigurueshëm dhe se:
 - (i) Bërja e riskut të pasigurueshëm nuk është shkaktuar kryesisht nga veprimi (veprimet) ose mosveprimi (mosveprimet) e Koncesionarit apo të ndonjë pale të Koncesionarit; dhe
 - (ii) Koncesionari ka provuar përpara Autoritetit Kontraktor se Koncesionari dhe një bord drejtorësh të kujdesshëm të një shoqërie që merret me biznese të njëjta ose kryesisht të njëjta PPP-sh në Evropë me atë që operon Koncesionari, në rrethana të njëjta (në mungesë të llojit të shlyerje të detyrimit të parashikuar në këtë Klauzolë 34.5), do të vepronin në mënyrë të arsyeshme dhe në interesin më të mirë të shoqërisë, nëse vendosnin të pushonin së marri me biznese të tilla, si rezultat i bërjes së atij risku i pasigurueshëm, duke marrë parasysh ndër të tjera (dhe pa kufizim) gjasat e ndodhjes së riskut të pasigurueshëm (nëse nuk ka ndodhur ndërkohë), pasojat financiare për një shoqëri të tillë, nëse një risk i tillë i pasigurueshëm do të ndodhte me të vërtetë (ose ka ndodhur) dhe lehtësues të tjerë të pasojave të tilla të cilat mund të ekzistojnë për një shoqëri të tillë.

Atëherë palët mblidhen për të diskutuar mjetet me anë të të cilit risku duhet menaxhuar apo ndarë (përfshirë shqyrtimin e çështjes së vetë-sigurimit ose shtimit të vetë-sigurimit nga secila palë);

- (c) nëse kërkesat e Klauzolës 34.5.1(a) dhe 34.5.1(b) plotësohen, por palët nuk bien dakord për mënyrën e menaxhimit ose të ndarjes së riskut atëherë:
 - (i) vetëm në lidhje me sigurimin e përgjegjësisë së një pale të tretë, Autoriteti Kontraktor (me zgjedhjen e vet Autoritetit Kontraktor dhe në varësi të Klauzolës 34.5.1(c)(ii)) ose:



faqe | 97



- (A) i paguan Koncesionarit një shumë të barabartë me shumën për përfundimin e kontratës për shkak të forcës madhore dhe kjo Marrëveshjeje zgjidhet; ose
- (B) zgjedh ta lejojë Marrëveshjen të vazhdojë dhe pas kësaj zbatohet Klausola 34.5.1(c) (ii) në lidhje me një risk të tillë; dhe
- (ii) në lidhje me policat e dëmit fizik, sigurimin e Përgjegjësisë së Palës së Tretë (nëse Autoriteti Kontraktor zgjedh ta lejojë këtë Marrëveshje të vazhdojë në përputhje me Klausolën 34.5.1(c)(i)(B)), me sigurimin për fillim të vonuar apo ndërprerje të biznesit (por jo humbjen e fitimeve) dhe sigurimet e nevojshme me ligj, kjo Marrëveshje do të vazhdojë dhe me ndodhjen e riskut (por vetëm për sa kohë që një risk i tillë mbetet i pasigurueshëm), Autoriteti Kontraktor (me zgjedhjen e Autoritetit Kontraktor) ose:
- (A) i paguan Koncesionarit rikuperimin e dëmit të barabartë me të ardhurat nga sigurimi, të cilat do të kishin qenë të pagueshme po qe se sigurimi përkatës do të kish vazhduar të ishte i disponueshëm dhe kjo Marrëveshje do të vazhdojë; ose
- (B) i paguan Koncesionarit një vlerë të barabartë me shumën e përfundimit për shkak të forcës madhore plus (vetëm në lidhje me Sigurimin e Përgjegjësisë së Palës së Tretë) shumën e të ardhurave nga sigurimi, që do të kishin qenë të pagueshme në kohën e përfundimit të kësaj Marrëveshjeje,
- (d) kur, sipas Klausolës 34.5.1(c)(i)(B) ose 34.5.1(c)(ii)(A) kjo Marrëveshje vazhdon, atëherë, gjatë kohës që ajo ekziston, subvencioni i Autoritetit Kontraktor zbritet çdo vit për të cilin sigurimi përkatës nuk është mbajtur, në një vlerë të barabartë me primin e paguar (ose që do të ishte paguar) nga Koncesionari në lidhje me riskun përkatës në vitin përpara se ai të bëhej risk i pasigurueshëm (i indeksuar nga data që risku bëhet i pasigurueshëm) dhe, kur subvencioni i Autoritetit Kontraktor ka përfunduar, një ulje e tillë do të përdoret në fakt për të ardhurat e garantuara nga trafiku. Kur risku është i pasigurueshëm për një pjesë të vitit, vetëm ulja e subvencionit të Autoritetit Kontraktor ose të ardhurave të garantuara të trafikut do të përpjesëtohen me numrin e muajve për të cilët risku është i pasigurueshëm; dhe
- (e) kur, sipas Klausolave 34.5.1(c)(i)(B) ose 34.5.1(c)(ii)(A) kjo Marrëveshje vazhdon, Koncesionari i drejtohet tregut të sigurimeve të paktën çdo 3 (tre) muaj për të konstatuar nëse risku vazhdon të jetë i pasigurueshëm. Sapo Koncesionari merr dijeni se risku nuk është më i pasigurueshëm, Koncesionari blen dhe mban ose prokuron blerjen ose mbajtjen e sigurimit (që duhet të fillojë sa më shpejt që të jetë praktikisht e mundur) për një risk të tillë në përputhje me këtë Marrëveshjeje.





34.6 Padisponueshmëria e kushteve të sigurimit

34.6.1 Palët bien dakord që:

- (a) nëse, me rinovimin e një sigurimi që Koncesionarit i kërkohet të mbajë ose të prokurojë mbajtjen e tij sipas kësaj Marrëveshjeje:
- (i) një kusht i sigurimit nuk është i disponueshëm për Koncesionarin në tregun botëror të sigurimeve me sigures me emër të mirë; dhe/ose
- (ii) primi i sigurimit i pagueshëm për sigurimin, që e përfshin një kusht të tillë të sigurimit, është nga ata kushte të sigurimit që zakonisht nuk përfshihen në sigurimet e blera në tregun botëror të sigurimeve me emër të mirë nga Koncesionarët,

përveç se, në secilin rast, për shkak të një apo më shumë veprimesh apo mosveprimesh të Koncesionarit dhe/ose të një pale të Koncesionarit, atëherë do të përdoret Klauzola 34.6.1(b) ose 34.6.1(c) (sipas rastit);

- (b) nëse është rënë dakord ose është vendosur se do të përdoret Klauzola 34.6.1(a), atëherë, Koncesionari nuk është i detyruar të respektojë detyrimet e tij të Klauzolës 34.1 dhe Klauzolës 34.2 dhe/ose të Shtojcës 12 në lidhje me atë kusht të caktuar të sigurimit dhe Koncesionari nuk do të konsiderohet se ka shkelur detyrimet e tij në lidhje me mbajtjen e sigurimit të nevojshëm sipas kësaj Marrëveshjeje, si rrjedhojë e mosmbajtjes së sigurimit që përfshin një kusht të tillë sigurimi, për aq kohë sa rrethanat përkatëse të përshkruara në Klauzolën 34.6.1(a) vazhdojnë të zbatohen për një kusht të tillë të sigurimit;

- (c) për aq sa palët bien dakord (duke vepruar në mënyrë të arsyeshme), ose është vendosur sipas Klauzolës 56, se ekziston mundësia për të gjetur një kusht alternativ, ose për një kusht zëvendësues dhe/ose kushti i sigurimit mund të gjendet nga Koncesionari në tregun botëror të sigurimeve, i cili po të përfshihej në policën përkatëse të sigurimit do ta adresonte plotësisht ose pjesërisht pamundësinë e Koncesionarit për të mbajtur ose prokuruar mbajtjen e policës së sigurimit me kushtin përkatës të sigurimit, me një kosto që Koncesionarët zakonisht janë (në një kohë të tillë) të gatshëm të paguajnë, Koncesionari e mban ose prokuron mbajtjen e sigurimit, duke përfshirë një kusht dhe/ose afat të tillë alternativ ose zëvendësues;

- (d) Koncesionari e njofton Autoritetin Kontraktor sa më shpejt që të jetë praktikisht e mundur, por gjithsesi brenda 5 (pesë) ditësh pune nga marrja dijeni se ka gjasa të përdoret Klauzola 34.6.1(a)(i) dhe/ose Klauzola 34.6.1(a)(ii) (pasi mbaron sigurimi përkatës që është në atë kohë në fuqi) ose se në fakt përdoren në lidhje me një kusht të sigurimit (pavarësisht nga shkaku për këtë gjë). Koncesionari i jep Autoritetit Kontraktor një informacion të tillë sipas kërkesës së arsyeshme të Autoritetit Kontraktor në lidhje me padisponueshmërinë e kushtit të sigurimit dhe palët takohen për të


faqe | 99



diskutuar mjetet me anë të të cilëve një padiponueshmëri e tillë duhet menaxhuar sa më shpejt që të jetë praktikisht e mundur; dhe

- (e) Në rastin kur Klausola 34.6.1(a) përdoret në lidhje me një kusht sigurimi, (pavarësisht nga arsyet për këtë gjë), Koncesionari i drejtohet tregut të sigurimeve të paktën çdo 3 (tre) muaj për të përcaktuar nëse Klausola 34.6.1(a) vazhdon të jetë e zbatueshme për kushtin e sigurimit. Sapo Koncesionari mëson se Klausola 34.6.1(a) ka pushuar së zbatuari për kushtin e Sigurimit, Koncesionari blen dhe mban ose prokuron blerjen dhe mbajtjen e sigurimit (që duhet gjetur sa më shpejt që të jetë praktikisht e mundur) duke përfshirë një sigurim të tillë në përputhje me këtë Marrëveshje.

34.7 Llogaria e të ardhurave nga sigurimi

Në varësi të Klausolës 34.10, Koncesionari krijon dhe mban gjatë gjithë kohës një llogari për të ardhurat nga sigurimi në emrat e Koncesionarit dhe të Autoritetit Kontraktor dhe, të gjitha të ardhurat nga sigurimi që i paguhen Koncesionarit në bazë të çdo police të dëmit fizik në lidhje me një ngjarje të vetme (ose një seri ngjarjesh të lidhura) në një vlerë që e tejkalon shumën e 4,000,000 (katër milion) euro (e indeksuar) do të paguhet në llogarinë e të ardhurave nga sigurimi. Autoriteti Kontraktor i ofron Koncesionarit bashkëpunimin e nevojshëm për të hapur llogarinë. Të gjitha tërheqjet nga të ardhurat nga sigurimi kërkojnë pëlqimin me shkrim të Autoritetit Kontraktor në përputhje me Klausolën 34.10 (me kusht që Autoriteti Kontraktor të konsiderohet se ka dhënë pëlqimin e tij për këto tërheqje nëse nuk i është përgjigjur një kërkesë të Koncesionarit brenda 10 (dhjetë) ditësh pune) dhe, pas ditës së përfundimit, Autoriteti Kontraktor ka të drejtë t'i marrë të ardhurat nga sigurimi pa pëlqimin e Koncesionarit.

34.8 Rehabilitimi dhe pagesa e të ardhurave

Të gjitha të ardhurat nga sigurimi sipas çdo police të dëmit fizik do të përdoren për riparimin, rehabilitimin dhe zëvendësimin e secilës pjesë ose pjesëve të Autostradës në lidhje me të cilat janë marrë të ardhurat dhe do të përdoren dispozitat e Klausolës 34.9.

34.9 Plani i rehabilitimit

34.9.1 Nëse bëhet një kërkesë për dëmshpërblim sipas një Police të dëmtimit fizik, (the "Incidenti përkatës"):

- (a) Koncesionari i dorëzon Autoritetit Kontraktor sa më shpejt që të jetë praktikisht e mundur, por gjithsesi brenda 20 (njëzet) ditësh pune pas bërjes së kërkesës, një plan ("Plani i rehabilitimit") të përgatitur nga Koncesionari për kryerjen e punimeve të nevojshme ("Punimet e rehabilitimit") për të riparuar, rehabilituar ose zëvendësuar aktivet të cilat janë subjekt i kërkesës apo kërkesave përkatëse në përputhje me Klausolën 34.9.1(b);
- (b) Plani i rehabilitimit përcakton:
- (i) Nëse jo Nënkontraktorët e ndërtimit ose Nënkontraktorët e shfrytëzimit dhe kur nuk kërkohet të bëhet tender në përputhje me

Page | 100



ligjet e prokurimit publik, identitetin e personit të propozuar të realizojë punimet e rehabilitimit; dhe

- (ii) Kushtet dhe afatet e propozuara në të cilat punimet e rehabilitimit duhet të realizohen (duke përfshirë datën kur Autostrada do të bëhet plotësisht e shfrytëzueshme) ose, nëse Koncesionarit i kërkohet me ligj të vazhdojë punën në përputhje me ligjet e prokurimit publik, kushtet dhe afatet kur do të zgjidhet personi i kërkuar për të realizuar punimet e rehabilitimit;
- (c) Autoriteti Kontraktor brenda 10 (dhjetë) ditësh pune nga marrja e Planit të propozuar të rehabilitimit, njofton Koncesionarin nëse Autoriteti Kontraktor:
- (i) E pranon apo jo identitetin e personit të shënuar në Planin e propozuar të rehabilitimit, i cili do të caktohet për të realizuar Punimet rehabilituese; dhe
- (ii) (duke vepruar në mënyrë të arsyeshme) kërkon informacion shtesë; ose
- (iii) Pranon apo hedh poshtë, në varësi të përfshirjes së komenteve të Autoritetit Kontraktor (të cilët mund të përfshijnë një propozim për ndryshimet e kërkuara nga Autoriteti Kontraktor), kushtet dhe afatet e Planit të propozuar të rehabilitimit;
- (d) Për të vendosur nëse duhet të shprehë pëlqimin e vet për çështjet në bazë të Klausolës 34.9.1(c) Autoriteti Kontraktor vepron në mënyrë të arsyeshme;
- (e) Nëse përfaqësuesi i Autoritetit Kontraktor nuk e jep pëlqimin e tij, apo bën komente për ndonjë pjesë të Planit të propozuar të rehabilitimit, atëherë në njoftimin që ai paraqet në bazë të Klausolës 34.9.1(c), parashtrohet arsyet apo komentet e tij me hollësi të mjaftueshme, me qëllim që t'i japë mundësi Koncesionarit të kuptojë natyrën dhe shkallën e komenteve dhe të vlerësojë nëse pëlqimi i Autoritetit Kontraktor është refuzuar pa pasur ndonjë arsye. Koncesionari e ndryshon dhe ia riparaqit Planin e rehabilitimit Autoritetit Kontraktor për shqyrtim në bazë të Klausolës 34.9.1(c) dhe nëse plani prapë nuk miratohet, secila nga palët mund t'ia referojë çështjen Inxhinierit të pavarur për vendim; dhe
- (f) nëse Autoriteti Kontraktor nuk e paraqet njoftimin e tij në bazë të Klausolës 34.9.1(c) brenda 10 (dhjetë) ditësh pune nga marrja e Planit të propozuar të rehabilitimit, ose kur Autoriteti Kontraktor nuk ka kërkuar në mënyrë të arsyeshme ndonjë informacion tjetër nga Koncesionari brenda 10 (dhjetë) ditësh pune nga marrja e Planit të propozuar të rehabilitimit, do të konsiderohet se Autoriteti Kontraktor e ka refuzuar Planin e propozuar të rehabilitimit. Kur Plani i propozuar i rehabilitimit konsiderohet i refuzuar në bazë të kësaj Klausole 34.9.1(f), palët takohen për të diskutuar Planin e propozuar të rehabilitimit më e vona, por maksimumi, brenda 10 (dhjetë) ditësh pune nga kërkesa e Koncesionarit për një gjë të tillë dhe nga marrja



Pf/d

faqe | 101



nga Autoriteti Kontraktor e informacionit të mëtejshëm, të kërkuar në bazë të kësaj Klausole 34.9.1(f), nëse është rasti. Dispozitat e Klausolave 34.9.1(c)(i), 34.9.1(c)(iii) dhe të Klausolës 34.9.1(d) zbatohen për pëlqimin apo refuzimin nga Autoriteti Kontraktor të Planit të propozuar të rehabilitimit në një takim të tillë dhe, nëse përsëri ky Autoritet nuk e jep pëlqimin e tij, secila nga palët mund t'ia referojë çështjen Inxhinierit të pavarur për vendim.

34.10 Punimet rehabilituese

34.10.1 Në varësi të faktit nëse Autoriteti Kontraktor e ka dhënë pëlqimin për Planin e rehabilitimit (ose plani është vendosur në përputhje me Klausolën 56) sipas Klausolës 34.9, Plani i rehabilitimit miratohet dhe zbatohen dispozitat e mëposhtme:

- (a) Koncesionari hyn në marrëdhënie kontraktore për të realizuar punimet e rehabilitimit me personin e përcaktuar në Planin e rehabilitimit, të miratuar nga Autoriteti Kontraktor në bazë të Klausolës 34.9;
- (b) Përpara Datës së Përfundimit, çdo tepriçë e mbetur në gjendjen e llogarinë e të ardhurave nga sigurimi ("të ardhurat përkatëse") (bashkë me interesin e lindur) mund të tërhiqen nga Koncesionari nga llogaria e të ardhurave nga sigurimi sipas nevojës, për t'i dhënë atij mundësi të bëjë pagesa në përputhje me kushtet e masave kontraktuale, të përmendura në Klausolën 34.10.1(a) dhe për të përballuar çdo kosto dhe shpenzim tjetër të arsyeshëm që i ka lindur Koncesionarit, për qëllimin e vetëm të financimit të Punimeve rehabilituese dhe palët do të zbatojnë kërkesat si firmëtarë të llogarisë së të ardhurave nga sigurimi, me qëllim për të realizuar pagesa të tilla. Pas Datës së Përfundimit, Autoriteti Kontraktor mund të tërheqë shumat e mbetura në llogarinë e të ardhurave nga sigurimi me qëllim financimin e ndonjë punimi rehabilitues;
- (c) Autoriteti Kontraktor bie dakord dhe merr përsipër që, në varësi të respektimit nga Koncesionari të detyrimeve të tij sipas kësaj Klausole 34, dhe me kusht që Koncesionari të sigurojë që Punimet rehabilituese të kryhen dhe përfundohen në përputhje me masat kontraktuale të përmendura në Klausolën 34.10.1(a), ai nuk do të ushtrojë një të drejtë, që ndryshe do të kishte, për ta zgjidhur këtë Marrëveshje për arsye të ngjarjes që u bë shkak i kërkesës për të ardhurat përkatëse;
- (d) Autoriteti Kontraktor merr përsipër të bëjë të gjitha përpjekjet e arsyeshme për të asistuar Koncesionarin në kryerjen e Planit të rehabilitimit;
- (e) Pasi Plani i rehabilitimit ka përfunduar dhe Autoriteti Kontraktor ka shprehur kënaqësinë e tij të arsyeshme, dhe në përputhje me Klausolën 34.10.1(g), Autoriteti Kontraktor e lejon Koncesionarin të tërheqë tepriçën e të ardhurave përkatëse, që është në gjendje në atë kohë në llogarinë e të ardhurave nga sigurimi, e cila nuk është paguar sipas Klausolës 34.10.1(b), në lidhje me incidentin përkatës, bashkë me interesin e lindur;


faqe | 102



- (f) Vetëm Koncesionari është përgjegjës për përballimin e ndonjë mungese në fondet e shpenzuara për kryerjes së Punimeve rehabilituese; dhe
- (g) Kur të ardhurat nga sigurimi duhet të përdoren, në përputhje me këtë Marrëveshje, për të riparuar, rehabilituar ose zëvendësuar ndonjë pjesë të Autostradës, Koncesionari e kryen një punë të tillë në mënyrë të tillë që, pasi puna të ketë përfunduar, të jenë respektuar dispozitat e kësaj Marrëveshjeje.

34.11 Rritja e primeve të sigurimit

- 34.11.1 Koncesionari i paraqet Autoritetit Kontraktor një njoftim me shkrim për kostot faktike të sigurimit, të ndarë sipas kategorisë së sigurimit për çdo vit, sa më shpejt që të jetë e mundur, sapo merr dijeni për to dhe përpara rinovimit të këtyre sigurimeve. Bashkë me një njoftim të tillë, dërgohet edhe një kopje e ofertës së primit dhe çdo informacion tjetër përkatës i marrë nga siguresit.
- 34.11.2 Nëse në ndonjë kohë, kostot faktike të sigurimit janë më të larta se sa kostot e sigurimit bazë, atëherë Koncesionari mund ta njoftojë Autoritetin Kontraktor dhe kostoja e rritjes së sigurimit për çdo vit, në varësi të Klausolës 34.5, do të ndahet si më poshtë:

Rritja mbi kostot e sigurimit bazë	Përqindja e Autoritetit Kontraktor në rritjen e kostove të sigurimit
<50%	0
50 – 100%	50% e rritjes së kostove të sigurimit që e tejkalojnë rritjen prej 50% të kostove të sigurimit bazë.
>100%	100% të kostove të rritjes së sigurimit bazë që e tejkalon rritjen prej 100% të kostove të sigurimit bazë.

- 34.11.3 Në rastin kur Autoriteti Kontraktor është përgjegjës për një rritje të kostove të sigurimit, në përputhje me Klausolën 34.11.2, Autoriteti Kontraktor i paguan këto kosto për muajin që i paraprin muajit kur këto kosto të rritjes së sigurimit u duhen paguar siguresve.
- 34.11.4 Në rastin që Autoriteti Kontraktor nuk ka dëshirë t'i ndajë kostot e rritjes së sigurimit, në përputhje me Klausolën 34.11.2, ai mund të kërkojë një ndryshim si ndryshim nga Autoriteti Kontraktor.

Pjesa 9: Çështje të stafit

**35. Depozita të përgjithshme****35.1 Çështje që kanë të bëjnë me stafin e Koncesionarit****35.1.1 Koncesionari:**

- (a) Bën çmos që të gjitha marrëdhëniet e punës të gjithë stafit të përfshirë në Punimet, shfrytëzimin e Autostradës, apo ofrimin e Shërbimeve të jenë në përputhje me dispozitat detyruese të ligjit dhe me praktikën e mirë të sektorit ekonomik. Koncesionari siguron që të gjitha kushtet e kërkuara me ligj dhe nga kjo Marrëveshje të zbatohen në lidhje me një staf të tillë; dhe
- (b) Me qëllim ofrimin e shërbimeve dhe për të hyrë e dalë në vendin e punimeve apo në Autostradë, angazhon vetëm staf që i plotëson kërkesat e parashtruara në ligj.

35.2 Refuzimi i hyrje-daljeve

35.2.1 Koncesionari mban një listë me identitetet e pjesëtarëve të stafit të angazhuar në shfrytëzimin e Autostradës, ose ofrimin e Punimeve ose Shërbimeve dhe ofron mundësi për hyrje-dalje për personat e kësaj liste, në përputhje me Klausolën 43.

35.2.2 Autoriteti Kontraktor rezervon të drejtën për t'i refuzuar hyrje-dalje në Territorin e Projektit ose në Autostradë çdo personi të Koncesionarit të përfshirë në kryerje punësh aty, nëse Autoriteti Kontraktor beson se prania e personave të tillë në Territorin e Projektit, ose në Autostradë, përbën një risk për dëmtimin e shëndetit apo pronës, ose është e padëshirueshme për ndonjë arsye tjetër.



35.2.3 Autoriteti Kontraktor nuk ka nevojë të deklarojë arsyet për një refuzim të tillë, me kusht që nëse nuk i deklaron arsyet e një refuzimi të tillë, ose në qoftë se arsyeja e refuzimit nuk është e justifikuar ose e përshtatshme, ai duhet ta kompensojë Koncesionarin për shtimin e kostove që i lindin Koncesionarit si rrjedhojë e një refuzimi të tillë.

Pjesa 10: Kthimi dhe Përfundimi i Marrëveshjes**36. Kthimi**

36.1 Koncesionari ia kthen Autostradën Autoritetit Kontraktor në datën e Përfundimit të vlefshmërisë së kontratës në gjendjen që kërkohet në Kërkesat e kthimit. Dispozitat e Klausolës 10 dhe Seksionit 8 të Shtojcës 5 do të zbatohen për kthimin e Territorit të Projektit dhe të çdo Trualli ekstra që është akoma në zotërimin e Koncesionarit.

36.2 Jo më vonë se 6 (gjashtë) vjet përpara Datës së përfundimit të vlefshmërisë, Koncesionari:

36.2.1 Kryen vrojtimin fillestar për kthimin me qëllim që të vlerësojë gjendjen e Autostradës dhe t'i paraqesë Inxhinierit të pavarur (ose, kur nuk ka Inxhinier të pavarur, Autoritetit Kontraktor) propozime për përfundimin e punimeve rinovuese gjatë 5 (pesë) viteve në përputhje me Kërkesat e kthimit; dhe



- 36.2.2 Në bashkërendim me Inxhinierin e pavarur (ose, kur nuk ka Inxhinier të pavarur, me Autoritetin Kontraktor)), përgatit një plan vlerësimi të kthimit, i cili do të përdoret për të përcaktuar ecurinë dhe jetën e mbetur të Autostradës.
- 36.3 Vrojtimi fillestar i kthimit identifikon çdo punim rregullues, që mund të nevojitet, me qëllim që Autostrada të arrijë kërkesat e dorëzimit, duke filluar nga Data e Përfundimit të Vlefshmërisë, dhe kostot e vleresuara të kryerjes së punimeve të tilla rregulluese.
- 36.4 Gjatë periudhës jo më herët se 21 (njëzet e një) muaj dhe jo më vonë se 18 (tetëmbëdhjetë) muaj përpara Datës së Përfundimit të Vlefshmërisë, Autoriteti Kontraktor mund të udhëzojë Inxhinierin e pavarur (ose, kur nuk ka Inxhinier të pavarur, Autoritetin Kontraktor) të kryejë vetë një inspektim të Autostradës për të përcaktuar nëse Koncesionari është duke i përmbushur kërkesat e kësaj Marrëveshjeje dhe në veçanti, nëse Kërkesat e kthimit do të arrihen në Datën e përfundimit të vlefshmërisë (“Shqyrtimi fillestar për kthimin”).
- 36.5 Në rastin që Inxhinieri i pavarur (ose, kur nuk ka Inxhinier të pavarur, Autoritetin Kontraktor) përcakton punimet rregulluese që kërkojnë gjatë 18 (tetëmbëdhjetë) muajve të fundit të Marrëveshjes, atëherë ose:
- 36.5.1 Koncesionari i dërgon Autoritetit Kontraktor brenda 20 (njëzet) ditësh pune nga shqyrtimi fillestar i kthimit, një dorëzani për ecurinë e punës në një formë të pranueshme për Autoritetin Kontraktor (që vepron në mënyrë të arsyeshme) të dhënë nga një institucion i njohur me vlerësim të paktën si BBB- (Standard & Poor) ose ekuivalent, për një vlerë të barabartë me shumën e identifikuar në shqyrtimin fillestar të kthimit (“Dorëzania fillestare e kthimit”); ose
- 36.5.2 Autoritetit Kontraktor do t’i paguhet nga Koncesionari [1/18ta (një e tetëmbëdhjeta)] e shpenzimeve të vleresuara kapitale të mbetura, të identifikuar në shqyrtimin fillestar për Kthimin, sipas nevojës, nga të ardhurat nga taksa e rrugës, çdo muaj përpara Datës së Përfundimit të Vlefshmërisë dhe një shumë të tillë do ta mbajë si dorëzani (“Rezerva e kthimit”), me qëllim plotësimin e të gjitha kërkesave për Kthimin.
- 36.6 Në rastin që Koncesionari kryen punë riparuese dhe Inxhinieri i pavarur (ose ku nuk ka inxhinier të pavarur Autoriteti Kontraktor) është i kënaqur, ose:
- 36.6.1 Koncesionari mund ta pakësojë vlerën e Dorëzanisë fillestare për Kthimin; ose
- 36.6.2 Autoriteti Kontraktor e shlyen shumën përkatëse nga Rezerva e Kthimit,
- në një vlerë që Koncesionari mund ta evidentojë se e ka shpenzuar për punimet riparuese. Nëse shumat në Rezervën për Kthimin nuk janë të mjaftueshme për të kryer punimet e nevojshme riparuese, Koncesionari i kryen punime të tilla riparuese me shpenzimet e veta.
- 36.7 Jo më vonë se 6 (gjashtë) muaj përpara Datës së përfundimit të vlefshmërisë, Koncesionari në bashkëpunim me Inxhinierin e pavarur (ose kur nuk ka Inxhinier të pavarur, Autoritetin Kontraktor), mund ta kryejë vetë Vrojtimin përfundimtar për Kthimin, me qëllim që të përcaktojë se çfarë punimesh rregulluese duhen bërë.





- 36.8 Gjatë periudhës jo më herët se 3 (tre) muaj përpara dhe jo më vonë se 1 (një) muaj përpara Datës së Përfundimit të Vlefshmërisë, Autoriteti Kontraktor mund të udhëzojë Inxhinierin e pavarur (ose kur nuk ka Inxhinier të pavarur, Autoritetin Kontraktor) të kryejë vetë një inspektim të tillë të Autostradës, për të përcaktuar nëse Koncesionari po i respekton kërkesat e kësaj Marrëveshjeje dhe në veçanti, nëse Kërkesat për Kthim do të arrihen deri në Datën e Përfundimit të Vlefshmërisë (“Shqyrtimi përfundimtar për Dorëzimin”).
- 36.9 Shqyrtimi përfundimtar për Kthimin përcakton çdo punim riparues të nevojshëm, me qëllim që Autostrada të arrijë Kërkesat për Kthim në Datën e Përfundimit të Vlefshmërisë dhe në bazë të kostos së çmuar për kryerjen e punimeve të tilla riparuese.
- 36.10 Në rastin kur Shqyrtimi përfundimtar për Kthimin përcakton se nuk kërkohen të bëhen punime riparuese, Autoriteti Kontraktor ose ia kthen Koncesionarit Dorëzimin fillestarë për Kthimin, ose i paguan Koncesionarit çdo tepriçë nga Rezerva për Kthimin.
- 36.11 Në rastin kur Shqyrtimi përfundimtar për Kthimin përcakton ndonjë punim riparues të nevojshëm për t’u kryer, atëherë, ose
- 36.11.1 Autoriteti Kontraktor ka të drejtë t’i mbajë këto shuma nga çdo shumë që mbahet në Rezervën për Kthimin; ose
- 36.11.2 Autoriteti Kontraktor ka të drejtë të bëjë një kërkesë për t’i marrë këto shuma nga Dorëzania fillestare e Kthimit.

Në rastin kur nuk ka shuma të mjaftueshme në Rezervat e Kthimit ose Dorëzania fillestare e Kthimit është e pamjaftueshme, Koncesionari i paguan Autoritetit Kontraktor koston e çmuar të kryerjes së punimeve riparuese, sikundër parashikohet në Shqyrtimin përfundimtar të Dorëzimit, jo më vonë se 10 (dhjetë) ditë pune pasi kostoja e çmuar është pranuar apo përcaktuar në përputhje me Klausolën 56.

Pjesa 11: Përfundimi i parakohshëm dhe kompensimi

37. Përfundimi i parakohshëm

37.1 Përfundimi i parakohshëm

- 37.1.1 Përveç përfundimit të vlefshmërisë së kësaj Marrëveshjeje në Datën e Përfundimit të Vlefshmërisë së saj, palët mund ta zgjidhin këtë Marrëveshje në përputhje me këtë Klausolë 37.
- 37.1.2 Palët bien dakord se Marrëveshje mund të ndërpritet ose tërhiqet vetëm për shkaqet e shprehura shprehimisht në këtë Klausolë 37.
- 37.1.3 Përfundimi i parakohshëm i kësaj Marrëveshjeje bëhet pa cenuar të drejtat dhe detyrimet e palëve, kur ato janë të parashikuara shprehimisht në këtë Marrëveshje, ose ato që zbatohen pas Datës së përfundimit për shkak të natyrës së tyre.

37.2 Mospërmbushja nga Koncesionari

- 37.2.1 Në varësi të Klausolës 37.2.2, në rrethanat kur ka ndodhur një mospërmbushje nga Koncesionari, Autoriteti Kontraktor ka të drejtë të tërhiqet nga kjo Marrëveshje

faqe | 106



menjëherë pas një njoftimi me shkrim që i bën Koncesionarit (“Njoftimi për mospërmbushje të detyrimeve nga Koncesionari”).

37.2.2 Në rastin e një mospërmbushje nga Koncesionari, të identifikuar në paragrafët (a), (i), (j), (l) dhe/ose (m) në përkufizimin e këtij mospërmbushje, përpara se njoftimi për mospërmbushje t’i dërgohet Koncesionarit, Autoriteti Kontraktor i dërgon njoftim Koncesionarit për të korrigjuar mospërmbushjen e tij (“Njoftimi për korrigjim”), i cili përmban një përshkrim të mospërmbushjeve nga Koncesionari dhe një periudhë për korrigjimin e tij, e cila do të jetë jo më pak se tridhjetë ditë (30) ditë pas dorëzimit të Njoftimit për korrigjim te Koncesionari.

37.2.3 Autoriteti Kontraktor mund të mos i dërgojë Koncesionarit njoftim për korrigjim nëse:

(a) Koncesionari e korrigjon mospërmbushjen e tij deri në datën e parashikuar në njoftimin për korrigjim; ose

(b) Në rastin e një mospërmbushje nga Koncesionari, të përcaktuar në gërmat (a), (i), (j), (l) dhe/ose (m) të përkufizimit të tyre dhe në varësi të Marrëveshjes së drejtpërdrejtë, Koncesionari i dorëzon Autoritetit Kontraktor brenda periudhës së korrigjimit të parashikuar në Njoftimin për korrigjim një plan të pranueshëm nga Autoriteti Kontraktor për korrigjimin e mospërmbushjeve nga Koncesionari dhe Koncesionari pa asnjë vonesë të mëtejshme nis zbatimin e planit në përputhje me kushtet e planit.

37.2.4 Duke qenë objekt i dispozitave të Marrëveshjes së drejtpërdrejtë, nëse në ndonjë kohë, Koncesionari nuk e përmbush planin korrigjues të pranuar nga Autoriteti Kontraktor në përputhje me Klausolën 37.2.3(b) Autoriteti Kontraktor mund t’i dërgojë Koncesionarit një Njoftim për mospërmbushje dhe kjo Marrëveshje merr fund në datën e dorëzimit të Njoftimit për mospërmbushje te Koncesionari.



37.3 Shkeljet e vazhdueshme

Autoriteti Kontraktor mund ta zgjidhë këtë Marrëveshjeje për shkak të shkeljeve të vazhdueshme, nëse plotësohen kushtet e mëposhtme (“Shkelje të vazhdueshme”):

37.3.1 Nëse Koncesionari e ka shkelur të njëjtin detyrim sipas kësaj Marrëveshjeje në të paktën 2 (dy) raste në çdo 6 (gjashtë) muaj të njëpasnjëshëm, Autoriteti Kontraktor mund ta njoftojë Koncesionarin me shkrim (“Paralajmërimi i parë”), duke vënë në dukje:

(a) Detyrimin e shkelur; dhe

(b) Duke e njoftuar se ky është Paralajmërimi i parë në bazë të kësaj Marrëveshjeje; dhe

(c) Duke deklaruar se kjo është një shkelje e kësaj Marrëveshjeje e cila, nëse do të përsëritej, mund të rezultonte në përfundimin e parakohshëm të Marrëveshjes;

faqe 107



37.3.2 nëse, pas marrjes së Njoftimit të parë, shkelja e konstatuar vazhdon për një periudhë që i tejkalon 20 (njëzet) ditë pune, ose përsëritet në të paktën 2 (dy) raste në një periudhë prej 6 (gjashtë) muajsh në vijimësi, Autoriteti Kontraktor mund të njoftojë Koncesionarin me shkrim ("Paralajmërimi i dytë"), duke përcaktuar:

- (a) detyrimin që është shkelur;
- (b) duke e njoftuar se ky është Paralajmërimi i dytë në bazë të kësaj Marrëveshjeje; dhe
- (c) duke deklaruar se kjo është një shkelje e kësaj Marrëveshjeje e cila, nëse përsëritet, mund të shpjerë në përfundimin e parakohshëm të kësaj Marrëveshjeje;

37.3.3 nëse, pas marrjes së Paralajmërimit të dytë, shkelja e përcaktuar vazhdon për një periudhë që i tejkalon 20 (njëzet) ditë pune, ose përsëritet në njërin nga 6 (gjashtë) muajt vijues, Autoriteti Kontraktor mund të njoftojë Koncesionarin se ka ndodhur një shkelje e vazhdueshme dhe në atë rast, zbatohen dispozitat për mospërmblidhjen e detyrimeve nga Koncesionari, në përputhje me Klausolën 37.2.

37.3.4 Autoriteti Kontraktor mund të mos dërgojë ndonjë njoftim paralajmërues ose njoftim në lidhje me një shkelje të vazhdueshme për një shkelje e cila:

- (a) Është numëruar më përpara në bërjen e një njoftimi të veçantë paralajmërues apo të ndonjë njoftimi tjetër sipas kësaj Klausole 37.3; ose
- (b) Mund të shpinte në një rregullim të penaliteteve për ecurinë mujore të punës.



37.4 Veprimet e ndaluara

37.4.1 Nëse Koncesionari, ose ndonjë palë e Koncesionarit, kryen një veprim të ndaluar, Autoriteti Kontraktor mundet që, në varësi të Klausolës 37.4.4, ta zgjidhë këtë Marrëveshje me anë të njoftimit të Koncesionarit ("Njoftim për Zgjidhje [të Marrëveshjes] për një veprim të ndaluar").

37.4.2 Njoftimi për Zgjidhjen e [Marrëveshjes] për një veprim të ndaluar përmban:

- (a) Përshkrimin e veprimit të ndaluar; dhe
- (b) Kur dihet, identitetin e personit që e ka kryer aktin e ndaluar.

37.4.3 Data e Zgjidhjes së Marrëveshjeje është:

- (a) Në rastin e një veprimi të ndaluar të kryer nga Koncesionari, data e Njoftimit të Zgjidhjes për shkak të veprimit të ndaluar; ose
- (b) Në të gjitha rastet e tjera, një datë jo më vonë se dyzet e pesë (45) ditësh pune pas dorëzimit të Njoftimit të Koncesionarit për Zgjidhje [të Marrëveshjes] për shkak të veprimit të ndaluar.



37.4.4 Në rrethanat e parashikuara në Klauzolën 37.4.3 (b), kjo Marrëveshje nuk përfundon në datën e përcaktuar në Njoftimin për Zgjidhje për shkak të një veprimi të ndaluar kur:

- (a) Personi e ka kryer aktin e ndaluar në mënyrë të pavarur dhe pa dijeninë e Koncesionarit; dhe
- (b) brenda 20 (njëzet) ditësh pune nga data e Njoftimit për Zgjidhje për shkak të veprimit të ndaluar, Koncesionari i provon Autoritetit Kontraktor se kontrata përkatëse ndermjet një pale të Koncesionarit dhe personit që e ka kryer veprimin e ndaluar është zgjidhur.

37.5 Zgjidhja vullnetare e kontratës nga Autoriteti Kontraktor

37.5.1 Autoriteti Kontraktor mund ta zgjidhë këtë Marrëveshje në çdo kohë, duke e njoftuar me shkrim Koncesionarin ("Njoftim për zgjidhje vullnetare të kontratës"). Njoftimi për zgjidhje vullnetare të kontratës deklaron:

- (a) se Autoriteti Kontraktor po e zgjidh Kontratën në bazë vullnetare; dhe
- (b) data e përfundimit të Marrëveshjes, e cila duhet të jetë një datë jo më vonë se 6 (gjashtë) Muaj pas dërgimit të Njoftimit për zgjidhjen vullnetare të Koncesionari.

37.6 Mospërmbushja e detyrimeve nga Autoriteti Kontraktor

37.6.1 Në rrethana kur ka ndodhur një mospërmbushje nga Autoriteti Kontraktor, Koncesionari ka të drejtë të tërhiqet nga kjo Marrëveshje brenda 30 (tridhjetë) ditësh pune nga marrja dijeni për ndodhjen e mospërmbushjeve nga Autoriteti Kontraktor, me anë të një njoftimi për Autoritetin Kontraktor ("Njoftimi për mospërmbushje nga ana e Autoritetit Kontraktor").



37.6.2 Njoftimi për mospërmbushje nga Autoriteti Kontraktor përmban përshkrimin e mospërmbushjeve nga ana e Autoritetit Kontraktor, duke vënë në dukje hollësi të arsyeshme.

37.6.3 Data e përfundimit të Marrëveshjes është:

- (a) Në rastin e një mospërmbushjeje nga Autoriteti Kontraktor, të përcaktuar në germën (b) të përkufizimit të tij, data e dorëzimit të njoftimit për mospërmbushje nga Autoriteti Kontraktor; ose
- (b) Në rastin e të gjitha mospërmbushjeve nga ana e Autoritetit Kontraktor, një datë jo më vonë se dyzet e pesë (45) ditë pune pas dorëzimit tek Autoriteti Kontraktor i njoftimit të mospërmbushjeve nga ana e tij.

37.6.4 Në rastin e një mospërmbushje nga Autoriteti Kontraktor, të përcaktuar në germën (a) të përkufizimit, Autoriteti Kontraktor mund t'i parandalojë pasojat e tërheqjes dhe kjo Marrëveshje nuk përfundon në datën e përcaktuar në Njoftimin për mospërmbushje nga Autoriteti Kontraktor, në rrethanat kur Autoriteti Kontraktor e korrigjon

faqe | 109



mospërbushjen nga ana e Autoritetit Kontraktor brenda 30 (tridhjetë) ditësh pune nga marrja e njoftimit nga Autoriteti Kontraktor për mospërbushje.

37.7 Përfundimi jo për mospërbushje

Secila nga palët mund t'i japë fund kësaj Marrëveshjeje me një njoftim me shkrim dërguar palës tjetër në rrethanat e përcaktuara në Klauzolën 28.6 ose 29.5 dhe në përputhje me Klauzolën 34.5. Autoriteti Kontraktor mund ta përfundojë këtë Marrëveshjeje me një njoftim me shkrim dërguar Koncesionarit ("Njoftim për përfundim jo për mospërbushje"). Në një rast të tillë, Marrëveshja përfundon në datën e dorëzimit të Njoftimit për përfundim jo për mospërbushje, dërguar palës tjetër.

38. Pasojat e përfundimit të parakohshëm

38.1 Vazhdimi i detyrimeve deri në përfundim

Në varësi të ushtrimit nga Autoriteti Kontraktor i të drejtave të tij sipas Klauzolës 41, palët do të vazhdojnë të kryejnë detyrimet e tyre sipas kësaj Marrëveshjeje, pavarësisht nga ndonjë njoftim për përfundim derisa përfundimi i kësaj Marrëveshjeje të hyjë në fuqi në përputhje me dispozitat e Klauzolës 37.

38.2 Transferimi i aktiveve dhe të drejtave pas përfundimit

Në datën e përfundimit:

38.2.1 Të gjitha të drejtat për hyrje-dalje dhe përdorim të Territorit të Projektit përfundojnë në lidhje me Koncesionarin dhe Autoriteti Kontraktor merr përsipër dhe përfton të drejtat e Koncesionarit ndaj Territorit të Projektit, përveç se kur Autoriteti Kontraktor i mban këto të drejta në bazë të dispozitave të tjera të Marrëveshjes, gjithmonë me kusht që me transferimin e të drejtave të Autoriteti Kontraktor, Autoriteti Kontraktor i siguron Koncesionarit hyrje-dalje dhe përdorim të arsyeshëm të Territorit të Projektit që i nevojitet për largimin e personelit, stafit, pajisjeve dhe makinerive;

38.2.2 Nëse njoftimi për përfundim bëhet përpara dhënies së Lejeve të shfrytëzimit për të gjithë aspektet përkatëse, Koncesionari ia dorëzon punimet Autoritetit Kontraktor, i cili merr ato në dorë (duke përfshirë edhe punimet e përkohshme), si dhe të drejtën e Koncesionarit për të gëzuar përdorimin dhe zotërimin e saj, dhe të gjitha impiantet, pajisjet dhe materialet e tjera në Territorin e Projektit, ose në territorin pranë tij do të mbeten në dispozicion të Autoritetit Kontraktor, me qëllim përfundimin e punimeve, pasi Koncesionari të kompensohet për kostot e tyre (në masën që një kompensim i tillë të mos jetë llogaritur më parë dhe të mos llogaritet sipas Klauzolës 39), me kusht që në datën e përfundimit të punimeve, çdo impiant, pajisje apo material tjetër, i transferuar në përputhje me këtë Klauzolë 38.2.2, që nuk është përfshirë në punime, t'i transferohet përsëri Koncesionarit;

38.2.3 Të drejtat e koncesionit të dhëna Koncesionarit në bazë të kësaj Marrëveshjeje (përveç të drejtave të shprehura se do të vazhdojnë edhe pas përfundimit të kësaj Marrëveshjeje), duke përfshirë të drejtën e Koncesionarit për të përdorur dhe shfrytëzuar Autostradën do të marrin fund automatikisht;

faqe 110



- 38.2.4 Autoriteti Kontraktor do të marr dhe vë nën kontroll të gjitha objektet shtesë, ndërtesat, pajisjet, aksesorët, pajisjet e lëvizshme ose aktivet e tjera, duke përfshirë mjetet elektronike, të telekomunikimit ose të reklamës, pajisjet dhe programet e teknologjisë së informacionit (në varësi të Klausolës 47.2) dhe pajisjet e magazinuara, në pronësi të Koncesionarit, të marra ose të përdorura në lidhje me projektimin, ndërtimin, financimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Autostradës;
- 38.2.5 Koncesionari i dorëzon Autoritetit Kontraktor Manualët e Shfrytëzimit dhe të Mirëmbajtjes, së bashku me të gjitha dokumentet dhe të dhënat që kanë të bëjnë me Projektin dhe të dhënat e për të, të përditësuara gjatë ndërtimit, në shkallën që ato janë finalizuar në kohën e përfundimit, përndryshe skicat siç janë në gjendjen aktuale;
- 38.2.6 Koncesionari bën çmos që përfitimi i të gjitha garancive për pajisjet mekanike dhe elektrike t'i transferohet Autoritetit Kontraktor; dhe
- 38.2.7 Koncesionari bashkëpunon dhe e ndihmon Autoritetin Kontraktor për të siguruar transferimin e shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes së Autostradës te një palë e tretë kontraktore e caktuar nga Autoriteti Kontraktor për të shfrytëzuar dhe mirëmbajtur Autostradën pas datës së përfundimit.

38.3 Të drejtat e Autoritetit Kontraktor

Në masën që vlera e Projektit në treg është paguar plotësisht dhe në rrethanat kur Marrëveshja është zgjidhur për mospërbushje nga ana e Koncesionarit, Autoritetit Kontraktor do t'i transferohet e gjithë garancinë e mbajtur nga Huadhënësit sipas, ose në bazë të Marrëveshjeve të Financimit, ose të kryerjes së punës nga Koncesionari, Nënkontraktorët e ndërtimit, Nënkontraktorët e shfrytëzimit ose Aksionerët në lidhje me Projektin, dhe Koncesionari do të bëjë, dhe bën të gjitha përpjekjet, që të gjithë personat përkatës të realizojnë ose të sigurojnë dokumente të tilla dhe t'i bëjnë të gjitha këto gjëra siç mund të nevojiten dhe/ose kërkohen në mënyrë të arsyeshme nga Autoriteti Kontraktor për të realizuar dispozitat e kësaj Klausole 38.3.

39 Kompensimi për zgjidhjen e kontratës

39.1 Kompensimi për zgjidhjen e kontratës

- 39.1.1 Nëse kjo Marrëveshje përfundon përpara kohe, pas dërgimit të njoftimit për përfundim të parakohshëm në përputhje me Klausolën 37, Koncesionari ka të drejtë të marrë shumën e zgjidhjes së kontratës në përputhje me këtë Klausolë 39.
- 39.1.2 Çdo shumë e zgjidhjes së kontratës, e pagueshme sipas kësaj Klausole 39, është një pagesë që bëhet për shkak të një detyrimi që rrjedh sipas kësaj Marrëveshjeje. Palët e konsiderojnë të drejtën për të marrë shumën e zgjidhjes së kontratës si të vetmen kërkesë të Koncesionarit ndaj Autoritetit Kontraktor në lidhje me përfundimin e parakohshëm të kësaj Marrëveshjeje, Marrëveshjet e Financimit dhe Dokumentet e Projektit.
- 39.1.3 Palët pranojnë se e drejta për përfundimin e parakohshëm dhe pagesën e shumës së zgjidhjes së kontratës, ose, sipas rastit, e drejta për zbritjen e pagesave, është një zgjidhje e mjaftueshme për kërkesat e dyanshme në lidhje me përfundimin e

faqe 111



parakohshëm të kësaj Marrëveshjeje, çdo Marrëveshjeje të Financimit dhe të Dokumenteve të Projektit, dhe për çdo shkak që rezulton në përfundimin paraprak të kontratës, me kusht që kjo gjë të mos përdoret për kërkesa të tjera të palidhura të palëve:

- (a) Që bëhen përpara Datës së zgjidhjes së kontratës; dhe
- (b) Që nuk ishin marrë në konsideratë në përcaktimin e shumës së zgjidhjes së kontratës.

39.2 Kompensimi për mospërbushje të Koncesionarit

39.2.1 Në rrethana kur kjo Marrëveshje zgjidhet pasi i dërgohet Koncesionarit një njoftim për mospërbushje, në përputhje me Klausolën 37.2, Autoriteti Kontraktor i paguan Koncesionarit një shumë për zgjidhjen e kontratës të llogaritur në përputhje me këtë Klausolë 39.2.

39.2.2 Kur zbatohet kjo Klausolë 39.2, Autoriteti Kontraktor i paguan Koncesionarit, përveç ndonjë ndryshimi që Marrëveshja e drejtpërdrejtë do të sigurojë, një shumë të barabartë më shifrën më të ulët të:

- (a) detyrimeve të Huadhënësve, dhe
- (b) vlerës së tregut të Projektit.

39.2.3 Të gjitha shumat e parashikuara të përdorura për përcaktimin e Shumes se Ndërprerjes duhet të llogariten në terma nominalë me çmimet aktuale. Shuma e Ndërprerjes do të rregullohet në momentin e pagesës për të marrë parasysh inflacionin e pritur plus një shtesë prej 1.0%, përveç nëse parashihet ndryshe në Marrëveshjen e Drejtpërdrejtë, për periudhën ndërmjet datës së llogaritjes dhe datës së pagesës siç është përcaktuar në këtë Marrëveshje.

39.2.4 Çdo mosmarrëveshje në lidhje me shumat e llogaritura apo të përcaktuara, në përputhje me këtë Klausolë 39, vendoset në bazë të Klausolës 56.

39.3 Kompensimi për përfundim për një veprim të ndaluar

Nëse kjo Marrëveshje përfundon para kohe, pas dhënies së një njoftimi për zgjidhje kontrate për shkak të një veprimi të ndaluar në përputhje me Klausolën 37.4, Autoriteti Kontraktor i paguan Koncesionarit një shumë të barabartë me detyrimet e huadhënësve.

39.4 Kompensimi për mospërbushje nga ana e Autoritetit Kontraktor ose për zgjidhje vullnetare të kontratës

Nëse kjo Marrëveshje përfundon para kohe, pas dërgimit të një njoftimi për zgjidhje vullnetare të kontratës në përputhje me Klausolën 37.5, ose të një njoftimi për mospërbushje nga Autoriteti Kontraktor, në përputhje me Klausolën 37.6, Autoriteti Kontraktor i paguan Koncesionarit shumën e zgjidhjes së kontratës për shkak të mospërbushjeve të Autoritetit Kontraktor.

39.5 Kompensimi si rezultat i zgjidhjes së kontratës jo për mospërbushje

Page | 112



Nëse kjo Marrëveshje përfundohet përpara kohe, pas dhënies së një njoftimi për zgjidhje të kontratës jo për mospërbushje, në përputhje me Klausolën 37.7, Autoriteti Kontraktor i paguan Koncesionarit shumën e përfundimit për shkaqe madhore.

40. Llogaritja dhe pagesa e kompensimit

40.1 Balancimi i tatimeve

40.1.1 Në varësi të Klausolës 40.1.2, nëse pagimi i një tatimi (përveç tatimeve të pagueshme nga Koncesionari gjatë ecursisë së zakonshme të punës, që nuk lidhen me këtë Marrëveshje), që do të ishte i pagueshëm, përveç për pagimin e shumës së zgjidhjes së kontratës në përputhje me Klausolën 39.2, Klausolën 39.3 ose Klausolën 39.4, rezulton në një zbritje të shumës për zgjidhjen e kontratës, të marrë faktikisht nga Koncesionari, Autoriteti Kontraktor ia paguan një shumë të tillë shtesë Koncesionarit për ta vënë Koncesionarin në të njëjtën situatë në të cilën ai do të kishte qenë, nëse nuk do t'i ishte kërkuar të paguante një tatim të tillë në shkallën që ndërkohë nuk është llogaritur në Shumën për zgjidhjen e kontratës.

40.1.2 Nëse, në lidhje me Shumën e zgjidhjes së kontratës, Koncesionari duhet të paguajë ndonjë tatim që duhet balancuar në bazë të Klausolës 40.1.1, Autoriteti Kontraktor i paguan Koncesionarit shumën e tillë shtesë vetëm nëse Koncesionari ka përmbushur detyrimet e mëposhtme:

- (a) Koncesionari e ka njoftuar Autoritetin Kontraktor pa vonesa të panevojshme por gjithsesi, jo më vonë se 20 (njëzet) ditë pune përpara datës së duhur të tatimit përkatës, se tatimi duhet paguar, tatim në lidhje me të cilin Koncesionari do të kërkojë, në bazë të kësaj Klausole 40.1, duke deklaruar hollësitë e tatimit dhe shkaqet për të cilat ai duhet paguar;
- (b) Koncesionari e ka lejuar Autoritetin Kontraktor të negociojë me organin përkatës të cilit i duhet paguar tatimi, në lidhje me shkaqet dhe vlerën e tij;
- (c) nëse Autoriteti Kontraktor e kundërshton të drejtën e përfuturit të tatimit për balancim, ose shumën që është vendosur të balancohet, Koncesionari është i detyruar ta paguajë tatimin, pavarësisht nga kundërshtimi i Autoriteti Kontraktor, në pritje të zgjidhjes së mosmarrëveshjes; dhe
- (d) Koncesionari e ka paguar tatimin.



40.2 Kufizimet e kompensimit

Përveçse kur është rënë dakord shprehimisht në këtë Marrëveshje, Autoriteti Kontraktor nuk përdor asnjë shumë që i takon Koncesionarit në kompensim të shumës për zgjidhjen e kontratës, së pagueshme në përputhje me Klausolën 39.3, Klausolën 39.4 ose Klausolën 39.5 (por jo të një shume për zgjidhje kontrate të pagueshme në bazë të Klausolës 39.2), nëse si rezultat i një kompensimi të tillë, shumën që është paguar faktikisht Koncesionarit në lidhje me zgjidhjen e kontratës do të pakësohej, duke u bërë kështu më e vogël se sa detyrimet e papaguara të Huadhënësve. Në respektim të fjalisë së mëparshme, Autoriteti Kontraktor mund ta kompensojë çdo shumë që i detyrohet atij Koncesionari me shumën për zgjidhjen e



kontratës, vetëm nëse është rënë dakord për një gjë të tillë shprehimisht në këtë Marrëveshje dhe nëse kjo lejohet sipas ligjeve.

40.3 Metoda e pagesës

40.3.1 Nëse Autoriteti Kontraktor nuk zgjedh të paguajë një shumë për zgjidhjen e kontratës me këste, sipas Klausolës 40.3.2, ai është i detyruar të paguajë shumën e zgjidhjes së kontratës në një llogari të emëruar nga Koncesionari brenda 30 (tridhjetë) ditësh pune, jo më vonë se duke filluar nga :

- (a) Data Përfundimtare; dhe
- (b) data në të cilën çdo mosmarrëveshje në lidhje me një shumë të tillë për zgjidhje kontrate është zgjidhur përfundimisht.

40.3.2 Në rrethanat e parashikuara në Klausolën 39.2, Klausolën 39.3 ose Klausolën 39.5 (por jo rrethanat e parashikuara në Klausolën 39.4), Autoriteti Kontraktor mund të zgjedhë të paguajë me këste çdo detyrim ndaj Huadhënësve, që bën pjesë në shumën e zgjidhjes së kontratës, dhe Autoriteti Kontraktor përcakton shumën dhe datat e pagesave të kësteve, me kusht që:

- (a) Shuma dhe data e secilit këst të bëjnë të mundur të paktën pagesën e Huadhënësve në përputhje me Marrëveshjet e Financimit, në rast se nuk do të kish ndodhur përfundimi i parakohshëm;
- (b) E gjithë shuma e zgjidhjes së kontratës, duke përfshirë interesin, paguhet jo më vonë se duket filluar nga:
 - (i) Data e fundi për pagesë të shumave të kërkueshme sipas Marrëveshjeve të Financimit; dhe
 - (ii) Data që vjen 3 (tre) vjet pas datës së përfundimit të kontratës,
- (c) Pjesët e shumës së zgjidhjes së kontratës, data e pagimit të të cilave është shtyrë, do të prodhojnë interes me normën e Borxhit me Përparësi, duke filluar nga data e përfundimit, ndërsa Autoriteti Kontraktor mundet që në çdo kohë ta parapaguajë të gjithë përqindjen e mbetur të shumës së zgjidhjes së kontratës, me kusht që ta bëjë këtë në datën e duhur të pagimit të këstit dhe ta njoftojë Koncesionarin jo më vonë se 20 (njëzet) ditë pune më përpara; dhe
- (d) E gjithë shuma për zgjidhjen e kontratës të paguhet sa më shpejt që të jetë e mundur, duke marrë parasysh fondet e disponueshme të Autoritetit Kontraktor dhe të gjitha mundësitë e pritshme në mënyrë të arsyeshme të Autoritetit Kontraktor për të përftuar fonde për pagesën e të gjithë shumës së plotë për zgjidhjen e kontratës sa më shpejt që të jetë e mundur.

40.3.3 Nëse Autoriteti Kontraktor nuk arrin të paguajë ndonjë nga këstet e përcaktuara nga Autoriteti Kontraktor në përputhje me Klausolën 40.3.2, Koncesionari mund të kërkojë pagimin e menjëhershëm të shumës së mbetur pa paguar nga shuma e



faqe | 114



zgjidhjes së kontratës, duke përfshirë interesin e lindur, duke dërguar një njoftim me shkrim brenda 30 (tridhjetë) ditësh pune nga data e marrjes dijeni.

40.3.4 Çdo pagesë e bërë nga Autoriteti Kontraktor për Koncesionarin, në përputhje me Klausolën 39, paguhet në lekë pas këmbimit në lekë të shumës së pagueshme në euro, duke përdorur kursin zyrtar të këmbimit euro/lek të Bankës së Shqipërisë të përdorur në datën e pagesës. Në rastin që leku nuk ekziston më, atëherë pagesa do të bëhet në euro.

40.4 Informacioni i kërkuar për përcaktimin e shumës së kompensimit

Në përcaktimin e shumës për zgjidhjen e kontratës, Autoriteti Kontraktor mund të mbështetet te çdo certifikatë të dhenë nga Huadhënësit, si një dokument vendimtar për përcaktimin e detyrimeve ndaj Huadhënësve. Autoriteti Kontraktor nuk është i detyruar të paguajë një shumë në lidhje me detyrimet ndaj Huadhënësve, e cila e tejkalon shumën e përcaktuar në një certifikatë të dhenë nga Huadhënësit, ku përcaktohen detyrimet ndaj Huadhënësve.

Pjesa 12: Dispozitat përfundimtare

41. Ndërhyrja e Autoritetit Kontraktor

41.1 Nëse Autoriteti Kontraktor beson se ka:

41.1.1 një rrezik serioz për jetën apo shëndetin dhe sigurinë e personave apo sigurinë e Autostradës;

41.1.2 një rrezik serioz ndaj pronës apo mjedisit; ose

41.1.3 një shkelje të detyrës së parashikuar me ligj,

në lidhje me Punimet, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Autostradës ose ofrimin e shërbimeve, Autoriteti Kontraktor ka të drejtë të ndërhyjë në mënyrë të arsyeshme në Punimet, shfrytëzimin e Autostradës ose ofrimin e shërbimeve për të larguar një rrezik të tillë.

41.2 Në rastin që Autoriteti Kontraktor dëshiron të ushtrojë të drejtat e tij sipas Klausolës 41.1, Autoriteti Kontraktor e njofton Koncesionarin me shkrim ("Njoftimi për ndërhyrje") për:

41.2.1 Ndërhyrjen që synon të kryejë;

41.2.2 Arsyet për një ndërhyrje të tillë;

41.2.3 Datën e planifikuar për një ndërhyrje të tillë;

41.2.4 Periudhën e kohës gjatë të cilës mendohet të bëhet një ndërhyrje e tillë sipas mendimit të Autoritetit Kontraktor; dhe

41.2.5 Ndikimin që ajo ndërhyrje ka te Koncesionari dhe aftësia e tij për të kryer punimet, siguruar shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Autostradës dhe për ofrimin e shërbimeve gjatë gjithë kohëzgjatjes së ndërhyrjes.

faqe | 115



41.3 Pas sigurimit të Njoftimit të Ndërhyrjes, Autoriteti Kontraktor mund të kryejë ndërhyrjen dhe Koncesionarit do t'i sigurojë Autoritetit Kontraktor me gjithë ndihmën e arsyeshme dhe ndihmen e bashkëpunimit në dispozicion të kërkuar. Nëse ndërhyrja zgjat më shumë se 1 (një) ditë pune nga koha, siç parashikohet në klauzolën 41.2.4 dhe i shkakton Koncesionarit ndonjë humbje dhe shpenzime që duhet të konsiderohen një ngjarje Kompensimi. Në rast se ndërhyrja shkakton vonesa të Koncesionarit në kryerjen e detyrimeve, sipas kësaj Kontrate, atëherë çdo term i lidhur për keto detyrime do të shtrihet si kohëzgjatja e ndërhyrjes.

41.4 Në rastin e një ndërhyrjeje nga Autoriteti Kontraktor në përputhje me Klauzolën 41.3:

41.4.1 Gjatë gjithë ndërhyrjes, Koncesionari nuk është i detyruar të kryejë punime, të shfrytëzojë dhe mirëmbajë Autostradën, ose të ofrojë shërbimet në shkallën që përcaktohet në njoftimin për ndërhyrje;

41.4.2 Autoriteti Kontraktor kryen çdo ndërhyrje në mënyrë të tillë që pas përfundimit të një ndërhyrjeje të tillë, Koncesionari të jetë në gjendje të vazhdojë realizimin e kësaj Marrëveshjeje pa shkaktuar kosto shtesë apo humbje të të ardhurave dhe, në rastin që Autoriteti Kontraktor kryen ndonjë punim si pjesë e kësaj ndërhyrjeje, punime të tilla do të realizohen në përputhje me kërkesat dhe standardet e Autoritetit Kontraktor

41.4.3 Koncesionari ka të drejtë të marrë një shumë të barabartë me pagesën e rakordimit të deficitit të të ardhurave, në të njëjtën mënyrë siç do të ishte marrë nga Koncesionari në rast se ndërhyrja nuk do të ishte bërë, me kusht që, kur ndërhyrja kryhet nga Autoriteti Kontraktor si rrjedhojë e një shkeljeje të detyrimeve të Koncesionarit sipas kësaj Marrëveshjeje, çdo kosto që i lind Autoritetit Kontraktor si pasojë e ndërhyrjes, do t'i paguhet Autoritetit Kontraktor nga Koncesionari; Koncesionari mund të kërkojë dëshmi të tilla të dokumentuara pasi do të kërkojë për të përcaktuar nëse shpenzimet e Autoriteti Kontraktor kanë ndodhur.

41.4.4 për çdo ndërhyrje jo të shkaktuara nga Koncesionari, të gjitha kostot për keto ndërhyrje do të plotësohen nga Autoriteti Kontraktor. Nëse ka ndodhur një ndërhyrje e tillë, pas vlerësimit nga Inxhinierit i Pavarur, ngjarja do të konsiderohet si një ngjarje lehtësimi, ose si një Ngjarje Kompensimi.

42. Konfidencialiteti

42.1 Palët janë të detyruara të ruajnë konfidencialitetin në lidhje me dispozita të tilla të Kontratës dhe Shtojcave të kësaj Marrëveshjeje dhe Dokumenteve të Projektit dhe çdo të dhënë të krijuar dhe mbajtur në përputhje me këtë Marrëveshje që përcaktohen si "sekrete tregtare".

42.2 Klauzola 42.1 nuk zbatohet në rastin kur informacioni që vihet në dispozicion:

42.2.1 U jepet palëve që duhet dhe në shkallën që nevojitet për përmbushjen e detyrimeve sipas kësaj Marrëveshjeje;

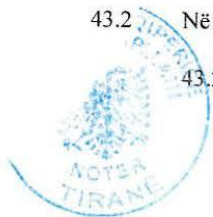
42.2.2 Zakonisht është i disponueshëm, përveç rasteve kur sigurohet si rezultat i shkeljes së detyrimeve në këtë marrëveshje;

42.2.3 Në përputhje me procedurën e Klauzolës 56;


faqe 116



- 42.2.4 Nëse kërkohet sipas ligjit ose rregullave që rregullojnë tregun publik të letrave me vlerë;
- 42.2.5 U jepet këshilltarëve profesionistë të Koncesionarit;
- 42.2.6 Huadhënësve apo këshilltarëve të tyre dhe këshilltarëve të tyre të sigurimeve; dhe
- 42.2.7 Për respektimin e një urdhri të gjykatës apo një urdhri rregullator të një Autoriteti përkatës.
- 42.3 Dispozitat dhe detyrimet e përcaktuara në këtë pikë, do të mbijetojnë dhe mbeten në fuqi gjatë dhe pas përfundimit të kësaj Marrëveshjeje.
- 43. Të dhënat e Koncesionarit**
- 43.1 Koncesionari mban dhe ruan të dhëna të plota në lidhje me Autostradën në përputhje me Lidhjen 6 të Shtojcës 5, duke përfshirë, por duke mos u kufizuar me, të dhënat për kostot faktike apo të parashikuara për shfrytëzimin e Autostradës dhe ofrimin e Punimeve dhe Shërbimeve, kostot e ndërtimit, shfrytëzimit dhe financimit për minimumi 5 (pesë) vjet (përveçse kur deklarohet ndryshe në Lidhjen 6 të Shtojcës 5) ose, nëse për një kohë më të gjatë, për periudhën e kërkuar me ligj;
- 43.2 Në çdo kohë gjatë kohëzgjatjes së Kontratës, Koncesionari:
- 43.2.1 I paraqet Autoritetit Kontraktor të dhëna për kostot e shfrytëzimit të Autostradës dhe ofrimin e Punimeve dhe Shërbimeve, të parashikuara në Klauzolën 43.1, duke përfshirë informacion për fondet në dispozicion të Koncesionarit për të mbuluar kosto të tilla në një formë dhe me hollësi të tilla që Autoriteti Kontraktor i kërkon me të drejtë për të monitoruar ecurinë e punës së Koncesionarit në lidhje me këtë Marrëveshje;
- 43.2.2 I mban dhe i ruan veçan nga të dhënat e tjera të dhënat e veçanta për të ardhurat nga palë të treta, të gjeneruara në përputhje me këtë Marrëveshje;
- 43.2.3 I paraqet Autoritetit Kontraktor të dhëna të veçanta për të ardhurat nga palë të treta në atë formë dhe me ato hollësi që Autoriteti Kontraktor mund të kërkojë në mënyrë të arsyeshme, me qëllim për të monitoruar realizimin e kësaj Marrëveshjeje nga Koncesionari; dhe
- 43.2.4 E lejon Autoritetin Kontraktor me kërkesën e tij (me njoftim paraprak të arsyeshëm dhe brenda orëve të zakonshme të punës) të hyjë në dhomën ku mbahet të dhëna të tilla për t'i shqyrtuar ato.
- 43.3 Koncesionari i mban të dhënat dhe librat kontabël të tij në përputhje me metodat e kontabilitetit për të treguar, pa kufizim:
- 43.3.1 Numrin e punëmarrësve;
- 43.3.2 Shumat e paguara Nënkontraktorve;
- 43.3.3 Të ardhurat e marra nga palë të treta në përputhje me këtë Marrëveshje;



[Handwritten signatures and initials]

Page | 117



43.3.4 Shpenzime të tjera të lindura në lidhje me kryerjen e Punimeve dhe ofrimin e Shërbimeve; dhe

43.3.5 Të dhëna të tjera që Autoriteti Kontraktor mund të kërkojë me të drejtë për kryerjen e inspektimeve të kostove faktike dhe që parashikohen për qëllimet e Klauzolave 27, 31 dhe 32,

veçmas nga aktivitetet e Koncesionarit, përveç realizimit të kësaj Marrëveshjeje.

43.4 Koncesionari gjithashtu merr përsipër të mbajë:

43.4.1 Çdo të dhënë apo raport që nevojitet të paraqitet apo ruhet në përputhje me ligjin;

43.4.2 Të dhëna të plota për lëndimet në punë apo shkeljet e rregulloreve të sigurisë në punë gjatë gjithë kohëzgjatjes së kësaj Marrëveshjeje; dhe

43.4.3 Të dhëna për trajnimin e punëmarrësve në lidhje me mbrojtjen e sigurisë dhe shëndetit të tyre në punë,

dhe t'ia paraqesë këto të dhëna Autoritetit Kontraktor për kontroll pa vonesa të tepërta.

43.5 Koncesionari merr përsipër ta lejojë Autoritetin Kontraktor (me njoftim të arsyeshëm dhe gjatë orëve të zakonshme të punës) të shqyrtojë dhe bëjë kopje të të gjitha të dhënave të arsyeshme të parashikuara në këtë Klauzolë 43.

43.6 Koncesionari merr përsipër t'i mbajë të dhënat e parashikuara në këtë Klauzolë 43, të cilat ekzistojnë në datën e përfundimit të kontratës për minimumi 5 (pesë) vjet pas datës së përfundimit të kontratës (përveç se kur deklarohet ndryshe në Lidhjen 6 të Shtojcës 5) ose, nëse për një kohë më të gjatë, për periudhën e kërkuar me ligj.

44. **Korrigjimi ekskluziv dhe rikuperimi i dyfishtë**

44.1.1 Në varësi të çdo të drejte tjetër të shprehur të Autoritetit Kontraktor, të parashikuar në këtë Marrëveshje, Autoriteti Kontraktor bie dakord se i vetmi korrigjim, që Autoriteti Kontraktor mund të bëjë në rastin e mosarritjes së Datës së përfundimit paraprak të Aspektit përkatës në Datën e programuar të përfundimit të Aspektit përkatës, është zbritja e kohëzgjatjes së periudhës së shfrytëzimit, ose e një pjese të saj, dhe se çdo mosarritje e tillë nuk do të përbëjë një shkelje të rëndë ose një shkelje të vazhdueshme për qëllimet e përkufizimit të mospërmbushjeve të detyrimeve nga Koncesionari.

44.1.2 Pavarësisht nga ndonjë dispozitë e kësaj Marrëveshjeje, asnjë palë nuk ka të drejtë të bëjë ndonjë kërkesë ndaj palës tjetër për të njëjtat shkaqe, për aq sa ajo kërkesë është përmbushur sipas një dispozite tjetër të kësaj Marrëveshjeje.

45. **Asnjë lidhje apo autorizim**

45.1 Kjo Marrëveshje nuk përfaqëson asnjë lidhje ndermjet Autoritetit Kontraktor dhe Koncesionarit.



- 45.2 Përveç se ku shprehet shprehimisht në këtë Marrëveshje, Koncesionari nuk është i autorizuar të kryejë asnjë veprim ligjor në emër të Autoritetit Kontraktor dhe anasjelltas.

46. Nuk ka të drejta ndaj burimeve publike

- 46.1 Koncesionari i plotëson detyrimet e tij sipas kësaj Marrëveshjeje me riskun e tij dhe pa ndonjë të drejtë për të përdorur burime të tjera publike (përveç të drejtave të tij sipas kësaj Marrëveshjeje).

- 46.2 Koncesionari merr përsipër të mos bëjë kërkesë pa pëlqimin me shkrim të Autoritetit Kontraktor në lidhje me kryerjen e punës sipas kësaj Marrëveshjeje vetë, ose përmes ndonjërit nga Nënkontraktorët, për ndonjë grant nga burimet publike të Republikës së Shqipërisë ose të Bashkimit Evropian (qoftë si performancë financiare ose dorëzani). Koncesionari e garanton Autoritetin Kontraktor se nuk ka bërë kërkesë për ndonjë grant të tillë vetë, ose përmes ndonjërit nga Nënkontraktorët e tij.

- 46.3 Koncesionari nuk ka të drejtë t'i jepet një pëlqim i tillë sipas Klauzolës 46.2 dhe nëse Autoriteti Kontraktor e jep një pëlqim të tillë, atëherë kjo do të bëhet me kusht që ai t'i zbrisë përkatësisht shumat përkatëse të paguara nga Autoriteti Kontraktor sipas kushteve këtu.

- 46.4 Kryerja e punës me burime publike nuk nënkupton ofrimin e shërbimeve publike nga autoritetet publike përkatëse, sipas kërkesës, të gjithë individëve privatë dhe subjekteve ligjore drejtpërdrejt në përputhje me ligjin brenda gamës ku autoritete të tilla publike janë të detyruara të ofrojnë shërbime të tilla publike.

47. Të drejtat e pronësisë intelektuale

47.1 Licenca për Koncesionarin

- 47.1.1 Autoriteti Kontraktor i jep Koncesionarit një licensë jo ekskluzive pa pagesë për qëllimet e Punimeve, shfrytëzimin e Autostradës dhe ofrimin e shërbimeve për një periudhë që fillon nga data e kësaj Kontate deri në datën e përfundimit për të përdorur:

- (a) Skicat ekzistuese; dhe
- (b) Objektet e pronësisë intelektuale që duhen siguruar për realizimin e kontratës nga Koncesionari, në përputhje me Klauzolën 47.2.

- 47.1.2 Autoriteti Kontraktor e zhdëmton Koncesionarin për çdo dëm të pësuar nga Koncesionari ose Nënkontraktorët e tij, si rezultat i kërkesave për zhdëmtim të palëve të treta të bëra ndaj tyre, në lidhje me përdorimin prej tyre të pronësisë intelektuale në Klauzolën 47.1.1(a), përveç se kur dëmi është shkaktuar nga një shkelje e kësaj Marrëveshjeje nga Koncesionari.

47.2 Licenca për Autoritetin Kontraktor

- 47.2.1 Koncesionari i jep, dhe nëse ai nuk i ka të drejta të tilla, merr përsipër t'i sigurojë, Autoritetit Kontraktor licenca për të gjitha objektet e pronësisë intelektuale të nevojshme për kryerjen e Punimeve, shfrytëzimin e Autostradës dhe ofrimin e Punimeve dhe Shërbimeve:



- (a) Pa pagesë (përveç tarifave për licensat e pronësisë intelektuale të vendosura nga palë të treta në lidhje me softueret që zakonisht sigurohen në mënyra komerciale);
- (b) Për shfrytëzimin e Autostradës dhe sigurimin e Punimeve dhe Shërbimeve,
- (c) Për një periudhë të pakufizuar kohe nga fillimi i përdorimit të objekteve të pronësisë intelektuale për Punimet, Autostradën ose Shërbimet;
- (d) Jo ekskluzivisht, në lidhje me objektet e pronësisë intelektuale të krijuara në mënyrë të pavarur, dhe të licensuara për përdorim vetëm sipas kësaj Marrëveshjeje, ose ekskluzivisht, në rastin kur objektet e pronësisë intelektuale janë krijuar veçmas për realizimin e kësaj Marrëveshjeje; dhe
- (e) Për zbatimin e kësaj Marrëveshjeje (përveç softuerit që sigurohet në mënyrë komerciale) në mënyrë të transferueshme, me qëllim që Autoriteti Kontraktor të mund t'ua japë të drejtën e përdorimit të objekteve të pronësisë intelektuale personave të tjerë ose t'ia transferojë plotësisht të drejtën e tij një personi tjetër.

47.3 Koncesionari premtan ta zhdëmtojë Autoritetin Kontraktor për të gjithë dëmin e pësuar nga Autoriteti Kontraktor, ose nga palët e Autoritetit Kontraktor si rezultat i kërkesave të bëra ndaj tyre nga palët e treta në lidhje me përdorimin e objekteve të pronësisë intelektuale të marra nga Koncesionari në përputhje me Klausolën 47.2.

48. Transferimi

48.1 Përveç në rrethanat kur lejohet shprehimisht sipas kësaj Marrëveshjeje dhe marrëveshjes së drejtpërdrejtë dhe në bazë të të drejtave (interesave) mbi garancinë, asnjë palë nuk ka të drejtë t'ia transferojë ndonjë nga të drejtat e saj një palë të tretë, pa pëlqimin e palës tjetër. Pavarësisht nga sa më sipër, Autoriteti Kontraktor mund të autorizojë subjekte të tjera shtetërore brenda kontrollit të tij për të ushtruar disa ose të gjitha të drejtat e tij sipas kësaj Marrëveshjeje me kusht që Autoriteti Kontraktor të njoftojë Koncesionarin për një autorizim të tillë dhe që të mos rezultojë asnjë detyrim shtesë për Koncesionarin si rezultat i një autorizimi të tillë.

48.2 Autoriteti Kontraktori i njeh dhe i pranon të Interesat e sigurisë (garancitë) që Koncesionari u ka dhënë Huadhënësve në përputhje me Marrëveshjet e Financimit.

49. Gjuha e Marrëveshjes

Kjo Marrëveshje është bërë në gjuhën angleze dhe shqipe dhe, në rast të ndonjë mospërputhje ndërmjet gjuhëve, gjuha angleze do të ketë përparësi.

50. Dublikata të origjinalit

Kjo Marrëveshje është bërë në 4 (katër) dublikata origjinale në gjuhën angleze dhe shqipe. Secila palë mban 1 (një) dublikatë të origjinalit të kësaj Marrëveshjeje në gjuhën angleze dhe shqipe.

faqe | 120

**51. Marrëveshja e plotë**

Kjo Marrëveshje përmban një marrëveshje të plotë në lidhje me objektin e realizimit të saj. Kjo Marrëveshje zëvendëson çdo kontratë dhe të gjitha kontratat e mëparshme të palëve, qofshin gojore apo të shkruara në lidhje me objektin e realizimit të saj. Secila nga palët deklaron se në bërjen e kësaj marrëveshjeje nuk është mbështetur në ndonjë siguri të dhenë nga pala tjetër apo nga një palë e tretë, përveçse në sigurinë e parashikuara në të.

52. Njoftimet

52.1 Çdo komunikim dhe të gjitha komunikimet me shkrim të bëra sipas kësaj Marrëveshjeje, ose në lidhje me këtë Marrëveshje, nga secila nga palët, palës tjetër, dërgohet me një nga mënyrat e mëposhtme:

52.1.1 Dorëzim në dorë të komunikimit me shkrim;

52.1.2 email;

52.1.3 faks; dhe/ose

52.1.4 me postë ose me shërbim korrieri.

52.2 Komunikim me shkrim u dërgohet palëve në adresën e mëposhtme:

52.2.1 Kur i dërgohet Autoritetit Kontraktor:

Adresa: []

Faksi: []

Email: []

Për: []

52.2.2 Kur i dërgohet Koncesionarit:

Adresa: []

Faksi: []

Email: []

Për: []

52.3 Çdo komunikim me shkrim do të konsiderohet i dërguar nëse:

52.3.1 Dërgohet personalisht, me dorëzimin e komunikimit me shkrim, kur përfaqësuesi i të adresuarit (pala tjetër) konfirmon pranimin e dokumentacionit të shkruar ose kur përfaqësuesi i të adresuarit refuzon ta pranojë atë;

52.3.2 Dërgohet me email, kur emaili dërgohet në adresën e emailit të palës tjetër dhe kur pala dërguese merr një email që konfirmon marrjen e tij nga pala tjetër, por kur emaili





nuk është dërguar gjatë një dite pune, ose është dërguar pas orës 4:00 pasdite, në një ditë pune, emaili do të konsiderohet sikur është dërguar në orën 10:00 të mëngjesit të ditës së nesërme të punës;

52.3.3 Kur dërgohet me faks, kur faksi është dërguar me sukses (siç konfirmohet me një njoftim nga faksi dërgues) në numrin e faksit të palës tjetër dhe kur faksi nuk është dërguar gjatë një dite pune, ose është dërguar pas orës 4:00 pasdite të një dite pune, faksi do të konsiderohet se është dërguar në orën 10:00 paradite të ditës tjetër të punës;

52.3.4 Kur dërgohet me postë ose me shërbim korrieri, kur përfaqësuesi i palës tjetër e ka pranuar dorëzimin e tij, ose kur përfaqësuesi i të adresuarit ka refuzuar të pranojë dorëzimin e njoftimit.

52.3.5 Të dyja palët kanë të drejtë të ndryshojnë adresat e tyre (si edhe numrat e faksit dhe adresat e emailit) të dërgimit të njoftimeve. Nëse ndodh kjo gjë, pala tjetër është e detyruar ta dërgojë njoftimin në adresën e porsanjoftuar (faks, email), duke filluar nga dita e parë e punës pas ditës kur ndryshimi i është bërë i njohur palës tjetër.

53. Të pjesshme

53.1 Nëse ndonjë dispozitë këtu është, ose bëhet e pavlefshme apo e pazbatueshme, një pavlefshmëri ose pazbatueshmëri e tillë nuk i cenon dispozitat e tjera të kësaj Marrëveshjeje. Palët marrin përsipër të zëvendësojnë dispozitën e pavlefshme dhe të pazbatueshme sa më shpejt që të jetë e mundur me një dispozitë tjetër të vlefshme dhe të zbatueshme, përmbajtja e të cilës është e ngjashme me dispozitën e pavlefshme ose të pazbatueshme.

54. Mbrojtja e të dhënave

54.1 Nëse të dhënat personale përpunohen në bazë të Ligjit nr.9887, datë 10 tetor 2008, "Për mbrojtjen e të dhënave personale", gjatë zbatimit të kësaj Marrëveshjeje, Koncesionari plotëson secilën dhe të gjitha dispozitat që rrjedhin nga ky ligj dhe nëse kërkohet pëlqimi i subjektit të të dhënave, një pëlqim i tillë do të merret me qëllim që të dhënat personale të mund t'i jepen Autoritetit Kontraktor. Shkelja e ligjit në lidhje me menaxhimin e të dhënave personale nga Koncesionari do të konsiderohet shkelje e kësaj Marrëveshjeje dhe Koncesionari do të jetë përgjegjës vetëm në lidhje me shkeljen e ligjit ndaj autoriteteve të lidhura..

55. Ligji rregullues

Kjo Marrëveshje rregullohet nga ligji i Republikës së Shqipërisë.

56. Përshkallëzimi dhe zgjidhja e mosmarrëveshjeve

56.1 Nëse lind një mosmarrëveshje ndërmjet palëve në lidhje me interpretimin apo zbatimin e ndonjë dispozite të kësaj Marrëveshjeje, një mosmarrëveshje e tillë në fillim dërgohet për zgjidhje tek përfaqësuesit e palëve si më poshtë:

56.1.1 Në varësi të Klausolës 25.8, fillimi i një mosmarrëveshjeje i njoftohet me shkrim palës tjetër nga pala që e nis atë, duke deklaruar përfaqësuesin e saj të autorizuar që do të merret me mosmarrëveshjen;

faqe | 22



- 56.1.2 Pala tjetër i përgjigjet njoftimit të palës së parë brenda 3 (tre) ditësh pune, duke deklaruar përfaqësuesin e saj të autorizuar, i cili do të merret me mosmarrëveshjen;
- 56.1.3 Përfaqësuesit e palëve janë personat që nuk kanë marrë pjesë në mënyrë materiale në ngjarjet që i kanë paraprirë mosmarrëveshjes;
- 56.1.4 Përfaqësuesit e palëve negociojnë mosmarrëveshjen me mirëbesim dhe me qëllimin për ta zgjidhur atë në një mënyrë që t'i përmbahet më mirë frymës dhe qëllimit të saj; dhe,
- 56.1.5 Nëse përfaqësuesit e palëve nuk arrijnë të bien dakord për një zgjidhje të mosmarrëveshjes brenda tetëmbëdhjetë (18) ditësh pune nga lindja e mosmarrëveshjes, secila nga palët mund ta çojë mosmarrëveshjen për gjykim në arbitrazh.

56.2 Arbitrazhi

- 56.2.1 Kur mosmarrëveshja nuk zgjidhet me negociata sipas Klausolës 56.1, secila nga palët mund ta dërgojë mosmarrëveshjen për arbitrazh sipas rregullave të arbitrazhit të Gjykatës Ndërkombëtare të Arbitrazhit. Çdo proces arbitrazhi i nisur në përputhje me këtë Klausolë 56 ("Procesi i Arbitrazhit") do të zhvillohet me pjesëmarrjen e një paneli gjykatësish të arbitrazhit të përbërë nga tre gjykatës ("Gjykata"), nga të cilët njëri emërohet nga Autoriteti Kontraktor, njëri nga Koncesionari. Gjykatësi i tretë caktohet nga dy gjykatësit e tjerë dhe vepron si kryetar gjykate. Vendimi i Gjykatës është i formës së prerë, detyrues dhe i paapelueshëm.
- 56.2.2 Vendi i arbitrazhit është Viena, Austri, dhe gjuha e arbitrazhit është anglishtja.
- 56.2.3 Gjykata zbaton kushtet e kësaj Marrëveshjeje dhe dispozitat e ligjeve që përdoren herë pas here.
- 56.2.4 Gjykata ka të drejtë, brenda objektit të një mosmarrëveshjeje ligjore që pritet të zgjidhet, të marrë vendime për masa të ndërmjetme.

57. Amendamentet e Marrëveshjes

Kjo Marrëveshje mund të ndryshohet me anë të amendamenteve me shkrim të nënshkruara nga të dyja palët.

58. Kostot dhe shpenzimet e palëve

Kur nuk parashikohet ndryshe në këtë Marrëveshje, ose në ndonjë dokument tjetër të Projektit, secila palë i përballon vetë të gjitha kostot që i lindin në lidhje me zbatimin e kësaj Marrëveshjeje dhe të amendamenteve të saj.

59. Konflikti i Marrëveshjeve

Nëse dispozitat e kësaj Marrëveshjeje janë në konflikt me dispozitat e një Marrëveshjeje tjetër ndërmjet palëve në këtë Marrëveshje, në lidhje me të njëjtën objekt, pavarësisht nëse një marrëveshje e tillë është bërë përpara ose pas nënshkrimit të kësaj Marrëveshjeje, kjo

faqe | 123



Marrëveshje do të ketë gjithmonë përparësi, përveçse kur palët bien shprehimisht dakord ndryshe me shkrim.

60. Tatimi

Koncesionari i paguan të gjitha tatimet e pagueshme në lidhje me Projektin, tokën për të cilën është dhënë ndonjë interes, shfrytëzimin e Autostradës, dhe të ardhurat ose fitimet e gjeneruara nga Projekti dhe ndonjë tatim tjetër për ndonjë aktiv, tokë apo pasuri, apo interes në tokë, që i është dhënë Koncesionarit në bazë të kësaj Marrëveshjeje.

61. Interesi në raste mospërbushja të detyrimeve

Në rastin kur njëra nga palët nuk plotëson ndonjë nga detyrimet e veta, palët kanë rënë dakord për një interes për mospërbushje në vlerën e interesit për mospërbushje.

Në emër të Autoritetit Kontraktor:

Firma:

Sokol Dervishaj

Emri: Sokol Dervishaj

Pozicioni: Ministër i Transportit dhe
Infrastrukturës

Në emër të Koncesionarit:

Firma:

P. Pëllumb Salillari

Emri: Pëllumb Salillari

Pozicioni: Përfaqësues me prokurë i "Catalyst Viva Das
General Contracting" LLC

Firma:

Pëllumb Salillari

Emri: Pëllumb Salillari

Pozicioni: Administrator i shoqërisë "Salillari" sh.p.k

Firma:

Liapis Charalambros

Emri: Liapis Charalambros

Pozicioni: Përfaqësues ligjor i shoqërisë "Violiap Ateve"

Firma:

Yama Ghulam Dasgiri

Emri: Yama Ghulam Dasgiri

Pozicioni: Administrator i shoqërisë "Bee Tech A.E."

Firma:

Gani Kastrati

Emri: Gani Kastrati

Pozicioni: Administrator i shoqërisë "Kastrati sh.a"



Shtojca 1

Përkufizime

“TDMV” është trafiku ditor mesatar vjetor i shprehur si njësi autovetura udhëtarësh në të dy kahet e lëvizjes.

“Braktisje” është moskryerja e të gjitha punimeve ose e një pjese të konsiderueshme të punimeve të parashikuara në kontratë për një periudhë prej njëzet (20) ditësh pune të njëpasnjëshme.

“Kosto faktike e sigurimit” është kostoja vjetore faktike e primeve të sigurimit që i lindin Koncesionarit për mbajtjen e Sigurimeve të periudhës së shfrytëzimit, pasi të jenë zbritur nga kostot faktike çdo rritje që nuk lind vetëm nga rrethanat që mbizotërojnë në tregun botëror të sigurimeve.



“Të ardhura faktike nga trafiku” janë:

- (a) në vitin e pare të të ardhurave të garantuara nga trafiku, të ardhurat e pritura në euro nga taksa e rrugës gjatë periudhës që fillon me datën e fillimit të përdorimit të rrugës me taksë dhe mbaron në fund të vitit të pare të të ardhurave të garantuara nga trafiku;
- (b) në vitin e fundit të kontratës, të ardhurat e pritura në euro nga taksa e rrugës gjatë periudhës që fillon me fillimin e vitit të fundit të kontratës dhe mbaron në fund të muajit që i paraprin muajit në të cilën bie data e përfundimit të kontratës; dhe
- (c) në të gjitha vitet e tjera të kontratës, të ardhurat e pritura në euro nga taksa e rrugës gjithsej gjatë vitit të Kontraktimit,

në çdo rast, plus kompensimet për evazion takse rruge të pagueshme per Koncesionarin për vitin e kontratës, sipas verifikimeve të kryera nga inxhinieri i pavarur.

“Truall shitesë” është truall që i nevojitet në mënyrë të përhershme Koncesionarit krahas Territorit të Projektit në mënyrë që të realizojë punimet dhe/ose shërbimet.

“Palë e prekur” ka kuptimin që i është caktuar në përkufizimin e ngjarjes së forcës madhore;

“Palë e lidhur” është, kundrejt një shoqërie tregtare, çdo shoqëri e llojit holding (qe blen aksionet e shoqerive te tjera) që ushtron kontroll mbi atë shoqëri tregtare, çdo shoqëri tregtare mbi të cilën ushtrohet kontroll nga ajo shoqëri tregtare ose çdo shoqëri e kontrolluar e një shoqërie te llojit holding (qe blen aksionet e shoqerive te tjera) që ushtron kontroll mbi atë shoqëri tregtare.

“Pasqyrë vjetore e pagesave” është një pasqyrë të cilën Koncesionari e harton dhe ia vë në dispozicion Autoritetit Kontraktues në përputhje me klauzolën 25.4.2.

“Afati i dorëzimit i Pasqyrës vjetore të pagesave” ka kuptimin që i është caktuar në klauzolën 25.4.2.

“Raporti i ecurisë vjetore” është raporti i hartuar në përputhje me Lidhjen 6 të Shtojcës 5.



“Raporti vjetor” është raporti i hartuar në përputhje me Lidhjen 6 të Shtojcës 5.

“Antikitete” janë të gjitha fosilet, antikitetet, strukturat dhe mbetjet e tjera, sende ose gjëra me vlerë ose interes arkeologjik, artistik, gjeologjik dhe/ose monetar, të zbuluara në Kantier.

“Skicat e miratuara të ndërtimit” janë Skicat e ndërtimit të miratuara nga Inxhinieri i pavarur në përputhje me klauzolën 15.1.2.

“Projekti i zbërthyer i miratuar” është Projekti përfundimtar i zbërthyer i miratuar nga Inxhinieri i pavarur në përputhje me klauzolën 15.1.2.

“Situacioni” ka kuptimin që i jepet në Lidhjen 6 të Shtojcës 5. Përfshin të gjitha skicat, llogaritjet, raportet etj. në format elektronik dhe të shtypur në të cilat paraqiten evidencat faktike të miratuara të ndërtimit të përditësuara për të pasqyruar vendndodhjet, madhësitë, materialet e ndërtimit dhe hollësi të tjera të Punimeve të realizuara, duke bërë lidhjen me specifikimet dhe tabelat përkatëse.

“Aspekt” janë Punimet për sheshet e taksës ose çdo element i Punëve kapitale, sipas kontekstit.

“Shoqëri e lidhur” e cilitdo personi është çdo subjekt që e kontrollon personin ose që kontrollon nga personi ose çdo subjekt që kontrollon nga një Shoqëri e lidhur e personit.

“Norma e brendshme e kthimit mbi kapitalin neto në situatën bazë” është Norma e brendshme e kthimit mbi kapitalin më datën e kësaj Kontrate siç paraqitet në Modelin financiar të situatës bazë, në kutizën me numër [].

“Modeli financiar i situatës bazë” është Modeli financiar që ekziston më datën e kësaj Kontrate, i identifikuar si i tillë.

“Kosto e sigurimit bazë” është kostoja vjetore e sigurimeve të periudhës operative për vitin e parë të shfrytëzimit pas nxjerrjes së Certifikates paraprake të përfundimit në formë përfundimtare (e indeksuar).

“Norma bazë” është norma ndërbankare e interesit EURIBOR [për t’u specifikuar në bazë të Modelit financiar të Koncesionarit më Datën e dorëzimit të ofertave], siç paraqitet në Ekranin EURIBOR të Reuters-it¹.

“Dokumentacioni i ofertës” është çdo dokument që Koncesionari ka paraqitur si pjesë të ofertës.

“Garancia e ofertës” është garancia prej 250.000 euro që Koncesionari ka paraqitur në përputhje me ofertën dhe shtojcën 2 të Kërkesës për propozim datë 29 Prill 2016.

“Data e paraqitjes së ofertës” është 30 Maj 2016.

“Dokumentacioni i procedurës së tenderit” është kërkesa që ka nxjerrë Autoriteti kontraktues për ofertuesit e mundshëm në lidhje me këtë Projekt.

¹ Vendimi për të përdorur normën EURIBOR, sikurse tregohet në Modelin financiar më Datën e dorëzimit të ofertës, duhet të përkojë me kushtet paraprake të financimit që ka parashikuar Koncesionari (ose që ka marrë nga huadhënësit e mundshëm) në momentin e Dorëzimit të ofertave.



“Ditë pune” është çdo ditë pune pa përfshirë të shtunën, të dielën dhe ditët e festave zyrtare të Shtetit Shqiptar.

“Shpenzim kapital” është shpenzimi i klasifikuar herë pas here sipas Ligjit ose sipas parimeve përgjithësisht të pranura kontabël si investim kapital ose shpenzim kapital.

“Punime kapitale” janë aktivitetet ndërtimore të mëposhtme të cilat janë të nevojshme në lidhje me Autostradën:

- (a) Punime gjeoteknike fillestare;
- (b) Punime në mbikalime dhe kryqëzime;
- (c) Punime për përmirësim të Autostradës; dhe
- (d) Punimet për urën e re mbi lumin Drin.

“Data e fillimit të punimeve kapitale” është Data e hyrjes në fuqi ose, në lidhje me punimet për urën e re mbi lumin Drin, fillim i punimeve më datën e miratuar nëse është shtyrë për pas datës së hyrjes në fuqi sipas pika 4 e Pjesës 6.2.2 të Shtojcës 5.

“Ndryshim në ligj” është ndryshimi ligjor që ndodh pas datës së kësaj Kontrate, pa përfshirë ndryshimet e parashikueshme të ligjit.

“Rrugë konkurrenente” është rruga, me pagesë ose jo, që u jep përdoruesve një alternativë të mundshme dhe të krahasueshme me përdorimin e Autostradës.

“Vlera e kompensimit” është shuma që i rivendos raportet e Normës së brendshme të kthimit mbi kapitalin dhe mbulimit të shlyerjes së borxhit të Koncesionarit në nivelet e paraqitura në Modelin financiar të situatës bazë të audituar.

“Ngjarje kompensimi” është:

- (a) shkelje nga ana e Autoritetit Kontraktues e çdo detyrimi material të parashikuar me këtë Marrëveshje që e bën Koncesionarin të paaftë për të përmbushur detyrimet e parashikuara me këtë Marrëveshje për një periudhë më të gjatë se 5 (pesë) Ditë pune;
- (b) mosdhënia e mundësisë nga ana e Autoriteti Kontraktues për hyrje-dalje në Kantier sipas Klauzolës 10.1;
- (c) zbulimi i një Problemi të trashëguar;
- (d) zbulimi i materialeve të rrezikshme të paparashikueshme sipas Klauzolës 16.4.3;
- (e) zbulimi i sistemeve të infrastrukturës publike të paparashikueshme sipas Klauzolës 16.5.2;
- (f) realizimi i ndonjë ngjarje të parashikuar në Klauzolën 20.5 ose Klauzolën 20.9;
- (g) ndërtimi i një Rruge konkurrenente;



- (h) moskryerja nga ana e Autoritetit Kontraktues e detyrimeve për zhvendosjen e popullsisë dhe shpronësimin sipas Klauzolës 10.1.2 dhe Shtojcës 9;
- (i) miratimi i një kategorie të re Përdoruesish të përjashtuar nga Pagesa e rrugës;
- (j) protesta që ka për pasojë mbylljen e Autostradës ose të një pjese të saj në çdo moment pas Datës së hyrjes në fuqi;
- (k) mbyllja e detyruar e Urës mbi Drin përpara zëvendësimit të saj në përputhje me kushtet e Shtojcës 5 (Kërkesat teknike të Investitorit) të kësaj Kontrate; ose
- (l) çdo ngjarje tjetër që është parashikuar shprehimisht si Ngjarje kompensimi në këtë Kontratë.

“Certifikata e Perfundimit” janë certifikatat e nxjerra në përputhje me ligjet të cilat vërtetojnë përfundimin dhe mundësinë për përdorim të çdo Aspekti përkatës të Autostradës në përputhje me Klauzolën 20.

“Afati përfundimtar për Certifikatën e Perfundimit” është data 15 (pesëmbëdhjetë) muaj pas datës së fundit të përfundimit të programuar të Aspektit përkatës.

“Shoqëria koncesionare” është subjekti për qëllime të veçanta i themeluar nga Koncesionari për t’u bërë Palë e kësaj Marrëveshjeje sipas Klauzolës 2A.1.

“Periudhë koncesioni” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 3.

“Të drejtat e koncesionit” janë e drejta për të projektuar, ndërtuar, përmirësuar, mirëmbajtur dhe shfrytëzuar Autostradën (përfshirë arkëtimin e Taksës së rrugës) dhe për t’i financuar këto aktivitete, e drejta për të shfrytëzuar Autostradën në përputhje me Ligjin dhe me këtë Marrëveshje.

“Ndryshim nga Koncesionari” është ndryshimi i propozuar nga Koncesionari në bazë të klauzolës 32.2.

“Njoftimi për ndryshim nga Koncesionari” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 32.2.1.

“Mosplotësim nga Koncesionari” është:

- (a) shkelja e rëndësishme e detyrimeve të Koncesionarit të parashikuara në këtë Kontratë, që:
 - (i) prek ndjeshëm ecurinë e Punimeve dhe/ose Shërbimeve; ose
 - (ii) prek ndjeshëm aftësinë e Autoritetit Kontraktues për të përmbushur detyrimet e parashikuara me ligj; ose
 - (iii) prek ndjeshëm përdorimin e Autostradës nga Autoriteti Kontraktues dhe Përdoruesit;
- (b) Shkelje e vazhdueshme;
- (c) shpallja e likuidimit;



- (d) fillimi i procedurave kundër Koncesionarit të lidhura me paaftësinë paguese;
- (e) mosfillimi i Punimeve nga Koncesionari në përputhje me Programin dhe/ose Shërbimet brenda 3 (tre) muajve nga Data e fillimit të punimeve kapitale;
- (f) Braktisja e Punimeve nga Koncesionari;
- (g) mosrespektimi i një Date të përfundimit paraprak të aspektit përkatës brenda Afatit përfundimtar për Aspektin përkatës;
- (h) mosnxjerrja e Certifikates së Përfundimit për të gjitha Aspektet përkatëse të Autostradës brenda Afatit përfundimtar për Certifikatën e Përfundimit ;
- (i) Koncesionari merr Pikë ecurie të barabarta me ose më të mëdha se 100 (njëqind) në cilëndo periudhë dymbëdhjetë-mujore;
- (j) Koncesionari merr Pikë ecurie të barabarta me ose më të mëdha se 200 (dyqind) në cilëndo periudhë tridhjetegjashtë-mujore;
- (k) Koncesionari nuk paguan një shumë që nuk është objekt mosmarrëveshjeje dhe që është më e madhe se 100.000 € (e indeksuar) për një periudhë prej (30) tridhjetë Ditësh pune pas dorëzimit të kërkesës me shkrim nga Autoriteti Kontraktues;
- (l) Koncesionari nuk blen fillimisht dhe në vazhdimësi Sigurimet e nevojshme sipas klauzolës 34;
- (m) Koncesionari shkel kufizimet e vendosura në klauzolën 4.2 dhe klauzolën 8.5; dhe/ose
- (n) Koncesionari shkel kufizimet e vendosura mbi kalimin ose ndryshimin e kontrollit të parashikuara në klauzolën 5 dhe klauzolën 48.

“Njoftimi për Mosplotësim nga Koncesionari” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 37.2.1.

“Palë koncesionare” është veçmas Koncesionari, Nënkontraktori, Përfaqësuesi i Koncesionarit, inxhinieri i Koncesionarit dhe nëpunësit, punëmarrësit dhe agjentët e tyre dhe çdo Nënkontraktor apo person i punësuar ose i angazhuar nga secili prej tyre.

“Propozime të Koncesionarit” janë:

- (a) Propozime për punime të Koncesionarit; dhe
- (b) Propozime për shërbime të Koncesionarit.

“Përfaqësues i Koncesionarit” është personi i identifikuar për të vepruar si Përfaqësues i Koncesionarit në bazë të klauzolës 9.2.

“Pjesa e Koncesionarit” është ajo pjesë e pagesës së Shpenzimit kapital progresiv që lind nga shkronja “c” e përkufizimit të Ndryshimit cilësues të ligjit të mbuluar nga Koncesionari pa të drejtë marrje pagese nga Autoriteti Kontraktues, e cila llogaritet si vijon:

Shpenzimin kapital progresiv

Pjesa e Koncesionarit



0 € deri në 100.000 €	100%
100.001 € deri në 225.000 €	80%
225.001 € deri në 380.000 €	60%
380.001 € deri në 647.500 €	40%
647.501 € deri në 1.147.500 €	20%
1.147.501 € e lart	0%

“Skicat e ndërtimit” janë skicat dhe llogaritjet e hartuara në përputhje me Kërkesat e Autoritetit Kontraktues, në të cilat paraqiten të gjitha dimensionet, llogaritjet dhe hollësitë e nevojshme për t’i dhënë mundësi Koncesionarit të realizojë Punimet.

“Periudha ndërtimore” janë periudhat brenda periudhës së vlefshmërisë së Kontratës gjatë të cilave realizohen Punime kapitale.

“Nënkontratë ndërtimi” është nënkontrata e lidhur ndërmjet Koncesionarit dhe Nënkontraktorit ndërtimor për kryerjen e Punimeve, me ndryshimet dhe zëvendësimet përkatëse të bëra herë pas here në përputhje me këtë Kontratë.

“Nënkontraktori ndërtimor” është [] me seli të regjistruar në adresën: [], i përfaqësuar nga [] si përfaqësues i caktuar dhe autorizuar rregullisht nga Koncesionari ose nga një person tjetër i caktuar me Nënkontratë ndërtimi në përputhje me këtë Kontratë.

“Periudha e vlefshmërisë së Kontratës” është periudha kohore që fillon me Datën e hyrjes në fuqi të kësaj Kontrate dhe përfundon me Datën e përfundimit të Kontratës.

“Vit i Kontratës” është Viti i plotë kalendarik gjatë Periudhës së vlefshmërisë së Kontratës me kusht që:

- Viti i parë i Kontratës është periudha kohore nga Data e hyrjes në fuqi të kësaj Kontrate deri më 31 dhjetorin e ardhshëm; dhe
- Viti i fundit i Kontratës është periudha kohore nga 1 janari i fundit përpara Datës së përfundimit të Kontratës deri më Datën e përfundimit të Kontratës.

“Ndryshim nga Autoriteti Kontraktues” është ndryshimi i kërkuar nga Autoriteti Kontraktues në bazë të klauzolës 32.1.

“Konfirmimi i Ndryshimit nga Autoriteti Kontraktues” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 32.1.8.

“Njoftim për Ndryshim nga Autoriteti Kontraktues” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 32.1.1.

“Mosplotësim nga Autoriteti Kontraktues” është secili prej ngjarjeve ose fakteve të mëposhtme:

- Autoriteti Kontraktues nuk paguan shuma që nuk janë objekt mosmarrëveshjeje dhe që në vlerë të agreguar janë më shumë se 500.000 € (e indeksuar) ose shuma të



pagueshme në përputhje me klauzolën 25.5 për një periudhë prej (30) tridhjetë Ditësh pune pas dorëzimit të kërkesës me shkrim nga Koncesionari;

- (b) shpronësimi, sekuestrimi ose kërkesa e një pjese me rëndësi materiale të aktiveve të Koncesionarit ose të një Nënkontraktori ose i aksioneve të Koncesionarit;
- (c) vlera progresive e Punimeve rehabilituese gjeoteknike të realizuara nga Koncesionari në bazë të klauzolës 32A.3.8 është më e madhe se dhjetë milion (10.000.000) euro;
- (d) kalim i Kontratës tek të tretë nga Autoriteti Kontraktues në kundërshtim me klauzolën 48.1; dhe/ose
- (e) shkelje e detyrimeve të Autoritetit Kontraktues parashikuar në këtë Kontratë që e bën të pamundur ose e pengon në mënyrë të konsiderueshme Koncesionarin që të realizojë Punimet dhe/ose Shërbimet për një periudhë më të gjatë se 6 (gjashtë) muaj.

“Njoftimi për Mosplotësim nga Autoriteti Kontraktues” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 37.6.1.

“Shuma e zgjidhjes së Kontratës për shkak të Mosplotësimit nga Autoriteti Kontraktues” është shuma e barabartë me vlerën agregate të:

- (a) Detyrimeve përpara huadhënësve;
- (b) pagesave për shkurtim të vendit të punës dhe/ose kostove të tjera të cilat Koncesionari duhet t'i paguajë punëmarrësve të tij si pasojë e përfundimit të kësaj Kontrate në bazë të ligjit (për aq sa këto pagesa janë të arsyeshme dhe janë zbutur nga Koncesionari);
- (c) Kostove të zgjidhjes përpara kohe të nënkontratës;
- (d) shumave që Autoriteti Kontraktues i detyrohet Koncesionarit dhe që janë ende të pashlyera më Datën e përfundimit të Kontratës;
- (e) një shume e cila kur konsiderohet së bashku me dividendët (ose me shpërndarje të ngjashme të fitimit) që Koncesionari i paguan në bazë të Kapitalit të investuar më Datën e përfundimit të Kontratës ose përpara kësaj date duke mbajtur parasysh momentin kur është kryer në fakt kjo pagesë, jep një normë reale të brendshme kthimi mbi Kapitalin e investuar të barabartë me Normën e brendshme të kthimit mbi kapitalin në Modelin Financiar,

MINUS (pa llogaritje të dyfishtë)

- (f) të gjitha tepricat kreditore të llogarive bankare të Koncesionarit më Datën e përfundimit të Kontratës (pa përfshirë Llogarinë e të hyrave nga sigurimi); dhe
- (g) shumat që Koncesionari i detyrohet Autoritetit Kontraktues ose për të cilat Autoriteti Kontraktues do të kishte të drejtë t'i përdorte për kompensim në shlyerje të të drejtave të Koncesionarit në bazë të kësaj Kontrate.

7



“Pëlqimi i nevojshëm i Autoritetit Kontraktues” është çdo certifikate e perkoheshme apo perfundimtare , pëlqim, licensë, aprovim, lejim ose autorizim, që është i nevojshëm në lidhje me Projektin dhe që duhet lëshuar nga Autoriteti Kontraktues në përputhje me klauzolën 14.

“Palë e Autoritetit Kontraktues” është veçmas Autoriteti Kontraktues dhe nëpunësit, punëmarrësit dhe agentët e tij dhe çdo Nënkontraktor apo person i punësuar ose i angazhuar nga secili prej tyre (ku përfshihen edhe Përfaqësuesi i Autoritetit Kontraktues dhe Përfaqësuesi teknik, por pa përfshirë Koncesionarin dhe Palët koncesionare).

“Subvencion nga Autoriteti Kontraktues” është subvencioni vjetor i propozuar nga Koncesionari në Dokumentacionin e ofertës dhe që Autoriteti Kontraktues e jep në përputhje me klauzolën 25.3.

“Përfaqësues i Autoritetit Kontraktues” është personi i identifikuar për të vepruar si Përfaqësues i Autoritetit Kontraktues në bazë të klauzolës 9.1.

“Kërkesa të Autoritetit Kontraktues” janë:

- (a) Kërkesat e Autoritetit Kontraktues për punimet; dhe
- (b) Kërkesat e Autoritetit Kontraktues për shërbimet.

“Kërkesat e Autoritetit Kontraktues për shërbimet” janë kërkesat për shërbimet dhe kërkesat për ecurinë të parashikuara në Seksionin 3 të Shtojcës 5.

“Kërkesat e Autoritetit Kontraktues për punimet” janë kërkesat për punimet, kërkesat për riparim kapitali dhe kërkesat për ecurinë të parashikuara në Seksionin 6 të Shtojcës 5.

“Kontroll” i një personi nga një person tjetër është kur ky personi tjetër (i vetëm ose me të tjerë dhe drejtpërdrejt ose tërthorazi) ka shumicën e kapitalit të personit të parë ose nëpërmjet zotërimit të kapitalit aksioner ose nëpërmjet një kontrate ose ka shumicën e votave ose, në kuptim vetëm të klauzolës 48.1 ka të drejtën të emërojë ose largojë anëtarët e këshillit të administrimit ose çdo të drejtë tjetër që ka ose mund të ketë ose sjell të njëjtën pasojë si secili rast sa më lart.

“Shpenzim kapital progresiv” është shuma agregate e të gjitha shpenzimeve kapitale që bëhen si pasojë e shkronjës “c” të përkufizimit të Ndryshimeve cilësuese të ligjit, të cilat janë bërë në përputhje me klauzolën 30.

“Data e transferimit” është data kur bëhet efektiv kalimi i Të drejtave të koncesionit në bazë të klauzolës 2A.1 (Transferimi i të drejtave të koncesionit tek Shoqëria e koncesionit).

“Pagesat e Shërbimit të Borxhit” do të thotë ato pagesa siç kërkohen të bëhen nga Koncesionari për financuesit e tij sipas Dokumenteve të Financimit në secilin Vit Kontrate. Për shmangien e dyshimeve, ky term do të nënkuptojë si pagesat e principalit dhe ato të interesave.

“Kamatëvonesë” është 4% mbi normën ndërbankare të interesit EURIBOR që shfaqet në Ekranin e Reuters EURIBOR në datën kur bëhet i pagueshëm interesi për shkak të mosshlyerjes.

“Defekt” është një defekt i Autostradës.



“Periudha e përgjegjësisë për defektet” është për çdo Aspekt periudha prej 24 (njëzet e katër) muajsh, që fillon më datën e përfundimit paraprak të Aspektit përkatës.

“Marrëveshje e drejtpërdrejtë” është marrëveshja e lidhur ndërmjet Autoritetit Kontraktues, Koncesionarit dhe Huadhënësve.

“Të dhënat e vëna në dispozicion” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 7.1.

“Ndryshim diskriminues i ligjit” është Ndryshimi i ligjit i cili zbatohet në mënyrë specifike:

- (a) për Projektin dhe jo për projekte të ngjashme;
- (b) për Koncesionarin dhe për asnjë person tjetër;
- (c) për shoqëritë tregtare të angazhuara në projekte të ngjashme me Projektin dhe për asnjë person tjetër; dhe/ose
- (d) për Kërkesat për taksën e rrugës.

“Mosmarrëveshje” është çdo mospërputhje në mendime ose mosmarrëveshje ndërmjet Autoritetit Kontraktues dhe Koncesionarit që lindin nga Kontrata ose në përputhje me Kontratën (duke përfshirë edhe çështje të lidhura me vlefshmërinë ose interpretimin e Kontratës dhe duke përfshirë edhe mosmarrëveshjet që lindin përpara ose pas përfundimit të Kontratës).

“Shpërndarje” është:

- (a) në mjete monetare ose në natyrë:
 - (i) dividendi ose shpërndarjet e tjera të lidhura me kapitalin aksioner;
 - (ii) zvogëlimi i kapitalit, riblerja ose blerja e aksioneve ose çdo riorganizim apo ndryshim tjetër i kapitalit aksioner;
 - (iii) shlyerja e Borxhit të varur (principali, interesa, pagesa për shlyerje para kohe ose në çfarëdo forme);
 - (iv) shlyerja, huadhënia, organizimi me kontratë ose kalimi i aktiveve ose të drejtave për aq sa (në secilin rast) kjo nuk është bërë në rrjedhën e zakonshme të ushtrimit të aktivitetit tregtar dhe nuk është bërë me kushte tregtare të arsyeshme; ose
 - (v) marrja e çdo përfitimi tjetër që nuk është në kuadër të rrjedhës normale të aktivitetit tregtar dhe jo me kushte tregtare të arsyeshme; ose
- (b) shlyerja përpara kohe e Detyrimeve të kushtëzuara përpara huadhënësve, kur vlera e shlyerjes në fjalë konsiderohet si fitim i jashtëzakonshëm në funksion të llogaritjes së Fitimit të jashtëzakonshëm nga rifinancimi.

“Ura mbi Drin” është Ura e re mbi lumin Drin e cila do të prokurohet dhe ndërtohet nga Koncesionari si pjesë e Segmentit 3 të Autostradës.



“Punimet për urën mbi Drin” janë prokurimi dhe ndërtimi i Urës së re mbi lumin Drin si pjesë e Segmentit 3 të Autostradës.

“Data e përfundimit të Punimeve për urën mbi lumin Drin” është data në të cilën është lëshuar Leja e shfrytëzimit në lidhje me Punimet për urën mbi Drin.

“Data e përfundimit paraprak të Punimeve për urën mbi lumin Drin” është data në të cilën është lëshuar Leja paraprake e shfrytëzimit në lidhje me Punimet për urën mbi Drin.

“Data e përfundimit të programuar të Punimeve për urën mbi lumin Drin” është Data e fillimit të punimeve kapitale + 4 (katër) vjet.

“Data e përfundimit paraprak të programuar të Punimeve për urën mbi lumin Drin” është Data e fillimit të punimeve kapitale + 30 (tridhjetë) muaj (që do të thotë data e hyrjes në fuqi të Certifikates së Përfundimit në lidhje me Punimet për urën mbi lumin Drin.

“Data e hyrjes në fuqi” është data më e vonshme nga sa më poshtë:

- (a) data e përbushjes së kushteve paraprake në përputhje me klauzolën 2.2; ose
- (b) Përmbyllja financiare.

“Punimet pastruese gjeoteknike në rast situatë të jashtëzakonshme” janë punimet që nevojiten në përgjigje të një Situate të jashtëzakonshme gjeoteknike në mënyrë që të rifillohet pa rrezik shfrytëzimi dhe mirëmbajtja e Autostradës në përputhje me Kërkesat e Autoritetit Kontraktues.

“Datë e raportimit për situatat e jashtëzakonshme” është data 1 shtator, 1 dhjetor, 1 mars dhe 1 qershor (sipas rastit) për çdo vit të Kontratës.

“Raporti inxhinierik” është Dokumenti specifik i Projektit që përmban një raport dhe shtojcat e tij të nxjerra si rezultat i raportit të korrektesisë së informacionit teknik të Autostradës.

“Kërkesa mjedisore” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 14.1.

“Kapitali neto” është kapitali aksioner i Koncesionari.

“Norma e brendshme e kthimit mbi kapitalin”² është, në lidhje me Aksionerët dhe Shoqëritë e lidhura, norma e perzier nominale e kthimit mbi i. Kapitalin neto dhe ii. Borxhin e varur apo financime të tjera të ngjashme që kanë dhënë Aksionerët, gjatë të gjithë kohëzgjatjes së kësaj Kontrate duke mbajtur në konsideratë Shpërndarjet e paguara dhe të parashikuara për t’u paguar, e llogaritur duke përdorur Modelin financiar aktual, sikurse përshkruhet në fletën përmbledhëse në kutizën [] të Modelit financiar ose në kutizën që mund të ketë zëvendësuar kutizën [] me miratimin e Autoritetit Kontraktues, pas përditësimit të Modelit financiar në përputhje me Shtojcën 10.

“Gabim” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 24.1.2.

² Ky përkufizim mund të ndryshojë në varësi të strukturës së financimit të Projektit.



“Euro” është monedha e ligjshme e Bashkimit Ekonomik dhe Monetar Evropian.

“Indeksi i çmimeve të prodhimit i BE-së” është indeksi i çmimieve të prodhimit industrial publikuar nga Eurostat-i ose nëse ky indeks nuk publikohet më, çdo indeks tjetër që e zëvendëson këtë indeks të kostove industriale të prodhimit të BE-së.

“Indeksi i çmimeve në euro” është Indeksi i harmonizuar i çmimeve të konsumit i Eurozonës (me përbërje të ndryshueshme), publikuar nga Eurostat-i ose nëse ky indeks nuk publikohet më, çdo indeks tjetër i harmonizuar i çmimeve të konsumit i Eurozonës që e zëvendëson këtë indeks.

“Rifinancim i përjashtuar” është:

- (a) Rifinancimi që është marrë plotësisht në konsideratë në Modelin financiar të situatës bazë;
- (b) ndryshimi i trajtimit kontabël ose fiskal;
- (c) shitja e aksioneve të Koncesionarit nga aksionerët, shitja ose kalimi i Borxhit të varur nga aksionerët ose çdo ristrukturim tjetër i Kapitalit të investuar të Koncesionarit;
- (d) rifinancimi që nevojitet në rast faktik ose të mundshëm mosshlyerja e detyrimeve të parashikuara në Marrëveshjet për financimin; ose
- (e) bashkimi në një kontratë kredie nga Huadhënësit, në rrjedhën e zakonshme të aktivitetit të tyre tregtar, i të drejtave ose interesave të tyre në Marrëveshjet për financimin,



gjithmonë me kusht që Rifinancimi nuk është Rifinancim i përjashtuar nëse zmadhohen detyrimet e Autoritetit Kontraktues në bazë të kësaj Kontrate (në rast përfundimi të Kontratës ose jo).

“Lista e miratuar e përdoruesve të përjashtuar” është lista e parashikuar në Shtojcën 17 (Lista e miratuar e përdoruesve të përjashtuar) të kësaj Kontrate.

“Projektet ekzistuese” është projekt-koncepti ekzistues në lidhje me Urën e re mbi lumin Drin që bën pjesë në të dhënat në dispozicion dhe i është dhënë Koncesionarit në përputhje me klauzolën 7.1.1.

“Ura ekzistuese mbi lumin Drin” është ura ekzistuese mbi lumin Drin që ndodhet nga kilometri 93+930 deri në kilometrin 94+150.

“Autostrada ekzistuese” janë ato pjese të Autostradës që janë në shfrytëzim menjëherë përpara Datës së hyrjes në fuqi dhe për të cilat Koncesionari do të jetë përgjegjës për t’i shfrytëzuar duke filluar menjëherë nga Data e hyrjes në fuqi.

“Ura ekzistuese” janë urat ekzistuese të identifikuar në planimetrinë ekzistuese të vendosjes së objektit që jepet në Shtojcën 14.

“Leje ekzistuese” janë lejet e renditura në Shtojcën 11 që Autoriteti Kontraktues i ka vënë në dispozicion Koncesionarit në përputhje me klauzolat 7.1.1 dhe 14.4.1.



“Të ardhurat e pritura në euro nga taksa e rrugës” janë të ardhurat në euro nga taksa e rrugës të cilat Koncesionari do t’i kishte arkëtuar gjatë një Viti kontraktimi nëse të ardhurat nga taksa e rrugës do t’i kishte arkëtuar vetëm në euro gjatë vitit të Kontraktimit në fjalë.

“Data e përfundimit të vlefshmërisë” është data që bie 30 (tridhjetë) vjet pas datës së fillimit të Periudhës së Koncesionit në përputhje me klauzolën 3.

“Truall ekstra” është truall që i nevojitet në mënyrë të përkohshme Koncesionarit krahas Territorit të Projektit dhe/ose Truallit shtesë në mënyrë që të realizojë punimet dhe/ose shërbimet.

“Shqyrtim përfundimtar për kthimin” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 36.8.

“Vrojtim përfundimtar për kthimin” ka kuptimin e parashikuar në Seksionin 8 të Shtojcës 5.

“Përfundim përfundimtar” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 20.6.

“Projekt përfundimtar i zbërthyer” është i gjithë Dokumentacioni i projektit që duhet bërë në përputhje me klauzolën 15.1.2(a).

“Data financiare bazë” është (i) data që bie 6 (gjashtë) muaj pas datës së kësaj Kontrate ose (ii) Data e hyrjes në fuqi, cilado bie më herët.

“Përmbyllje financiare” është data kur përmbushen kushtet që i praprijnë hyrjes në fuqi të Marrëveshjeve të financimit.

“Model financiar” është:

- (a) më datën e kësaj Kontrate, Modeli financiar i situatës bazë; dhe
- (b) pas kësaj date, modeli i përditësuar në përputhje me Shtojcën 10.

“Paralajmërim i parë” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 37.3.1.

“Ngjarje e forcës madhore” është:

- (a) Akti i perendise duke përfshirë por duke mos u kufizuar zjarri, permbytja, ose cdo katastrofë tjetër natyrore si, tërmeti, uragani, tornado ose goditja nga meteori ose nga një trup tjetër qiellor;
- (b) lufta, kryengritja, revolucioni, lufta civile, konflikti i armatosur, terrorizmi ose embargo dhe trazirat civile ose prishja e rendit civil;
- (c) rrezatimi jonizues ose kontaminimi kimik apo biologjik;
- (d) shpërthimet e shkaktuara nga pajisjet supersonike;
- (e) shpërthimi bërthamor ose kontaminimi radioaktiv,

dhe ngjarje të tjera të ngjashme që nuk janë në dorë të asnjërës prej dy palëve dhe që sjellin për pasojë që secila nga të dy Palët (“Pala e prekur”) të mos jetë në gjendje të përmbushë detyrimet e parashikuara në këtë Kontratë.



“Shuma e zgjidhjes së Kontratës për shkak të Forcës madhore” është shuma e barabartë me vlerën agregate të:

- (a) Detyrimeve përpara huadhënësve;
- (b) Kapitalit të investuar minus të gjitha Shpërndarjet e paguara përpara Datës së përfundimit të Kontratës (nëse diferenca është pozitive);
- (c) pagesave për shkurtrim të vendit të punës dhe/ose kostove të tjera të cilat Koncesionari duhet t’u paguajë punëmarrësve të tij si pasojë e përfundimit të kësaj Kontrate në bazë të ligjit (për aq sa këto pagesa janë të arsyeshme dhe janë zbutur nga Koncesionari);
- (d) Kostove të zgjidhjes përpara kohe të nënkontratës; dhe
- (e) shumave që Autoriteti Kontraktues i detyrohet Koncesionarit dhe që janë ende të pashlyera më Datën e përfundimit të Kontratës,

MINUS, për aq sa është vlerë pozitive, vlerën agregate (pa llogaritje të dyfishtë) të:

- (a) të gjitha tepricave kreditore të llogarive bankare të Koncesionarit më Datën e përfundimit të Kontratës; dhe
- (b) shumave që Koncesionari i detyrohet Autoritetit Kontraktues ose për të cilat Autoriteti Kontraktues do të kishte të drejtë t’i përdorte për kompensim në shlyerje të të drejtave të Koncesionarit në bazë të kësaj Kontrate.

“Ndryshim i parashikueshëm i ligjit” është ndryshimi i propozuar i ligjit i përfshirë deri më datën tridhjetë (30) ditë përpara dorëzimit të ofertës përfundimtare:

- (a) në një projektligj të qeverisë ose projektligj të paraqitur nga ministria përkatëse për konsultim; ose
- (b) në një propozim në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Europian.

“Vit i plotë kalendarik” është periudha nga data 1 janar deri më datë 31 dhjetor, duke i përfshirë të dyja këto data.

“Marrëveshjet për financimin” janë marrëveshje (pa përfshirë marrëveshjen për sigurimin e Borxhit të varur) në bazë të së cilës Koncesionarit i jepet fond në formë borxhi me përparësi ose kapitali i llojit “te ndermjetem” ose lehtësi financiare borxhi afatshkurter dhe/ose nga burime të tjera të jashtme financimi në lidhje me Projektin (në formë kredie, letër-kredie ose dorëzanie ose në forma të tjera) dhe çdo norme interesi me marrëveshje mbrojtjeje dhe, në çdo rast çdo kontratë garancie duke përfshirë edhe çdo Marrëveshje të drejtpërdrejtë në lidhje me to, në çdo rast të miratuar me shkrim nga Autoriteti Kontraktues si Marrëveshje financimi në përputhje me klauzolën 8.4 ose siç identifikohet si e tillë në Shtojcën 4.

“Situatë e jashtëzakonshme gjeoteknike” është ngjarja e një incidenti gjeoteknik të paparashikuar (si shkarje dheu që bllokun pjesërisht ose plotësisht karrexhatën) i cili ndikon në shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen pa rrezik të Autostradës në përputhje me Kërkesat e Autoritetit Kontraktues.

13

Handwritten signature



“Plan në kundërpërgjigje të situatave të jashtëzakonshme për shkaqe gjeoteknike” ka kuptimin e parashikuar në Seksionin 3.3.2 të Shtojcës 5.

“Plan gjeoteknik” është Plani në kundërpërgjigje të situatave të jashtëzakonshme për shkaqe gjeoteknike, Plani për menaxhimin e risqeve gjeoteknike dhe Plani për menaxhimin e punimeve gjeoteknike, veçmas ose të gjithë së bashku.

“Punime rehabilituese gjeoteknike” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 32A.3.4.

“Pagesë për punime rehabilituese gjeoteknike” është çdo pagesë që Autoriteti Kontraktues duhet t’i bëjë Koncesionarit në lidhje me Punimet rehabilituese gjeoteknike të realizuara në bazë të klauzolës 32A.3.8 dhe klauzolës 25.5 të kësaj Marrëveshjeje, e barabartë me koston që i ka lindur Koncesionarit gjatë realizimit të Punimeve rehabilituese gjeoteknike, të certifikuara nga Inxhinieri i pavarur.

“Plan për menaxhimin e risqeve gjeoteknike” ka kuptimin e parashikuar në Seksionin 4.3.2.1 dhe Lidhjen 5 të Shtojcës 5.

“Raportet gjeoteknike të tenderit” janë raportet e vëna në dispozicion të Subjektit ofertues (siç parashikohet në Dokumentacionin e procedurës së tenderit) si pjesë e Të dhënave të vëna në dispozicion, ku jepet një vlerësim i kushteve gjeoteknike dhe gjeologjike të Autostradës, si edhe rekomandime në lidhje me masat e nevojshme për zvogëlimin e rrezikut gjeoteknik.

“Punimet gjeoteknike” janë Punimet gjeoteknike fillestare, Punimet gjeoteknike të mëpasshme, Punimet rehabilituese gjeoteknike dhe Punimet pastruese gjeoteknike në rast situatave të jashtëzakonshme.

“Plan për menaxhimin e punimeve gjeoteknike” është plani i hartuar në përputhje me klauzolën 32A.2.2 shkronja “b”.

“Praktika e mirë e sektorit ekonomik” është ushtrimi i shkallës së zotësisë, korrektesës, maturisë dhe largpamësisë që do të pritej në mënyrë të arsyeshme dhe të zakonshme nga një palë kontraktuese e aftë dhe me përvojë e cila kërkon të përmbushë me mirëbesim detyrimet e veta kontraktore, në respekt të të gjitha ligjeve, e angazhuar në të njëjtën lloj ndërmarrjeje dhe duke punuar në rrethana dhe kushte të njëjta ose të ngjashme.

“Të ardhura të garantuara nga trafiku” janë të ardhurat minimale nga arkëtimi i taksës së rrugës që Autoriteti Kontraktues i garanton Koncesionarit dhe që llogaritet si vijon:

- (a) në vitin 1 të të ardhurave të garantuara nga trafiku, vlera e barabartë me shumën e Koeficienteve mujore të sezonalitetit që nga Data e fillimit të përdorimit të rrugës me taksë deri në fund të vitit 1 të të ardhurave të garantuara nga trafiku, shumëzuar me vlerën përkatëse të specifikuar në Pjesën 1 të Shtojcës 15 (Të ardhurat e garantuara nga trafiku dhe Pragu për ndarjen e të ardhurave nga trafiku), të indeksuar në përputhje me klauzolën 25.2;
- (b) në vitin e fundit të Kontratës, vlera e barabartë me shumën e Koeficienteve mujore të sezonalitetit që nga fillimi i vitit të fundit të Kontratës deri në fund të muajit që i paraprin muajit në të cilin bie Data e përfundimit të Kontratës, shumëzuar me vlerën përkatëse të specifikuar në Pjesën 1 të Shtojcës 15 (Të ardhurat e garantuara nga trafiku dhe Pragu për ndarjen e të ardhurave nga trafiku), të indeksuar në përputhje me klauzolën 25.2; dhe



- (c) në lidhje me çdo vit tjetër të Kontratës, në përputhje me vlerën e paraqitur në Shtojcën 20 (Të ardhura të garantuara nga trafiku dhe Pragu për ndarjen e të ardhurave) për secilin vit të Kontratës, indeksuar dhe zbatuar në përputhje me Klausolën 25.2,

dhe për të evituar çdo dyshim, kur viti i Kontraktimit përfundon përpara Datës së fillimit të përdorimit të rrugës me taksë, Të ardhurat e garantuara nga trafiku për atë vit Kontraktimi konsiderohen zero.

“Viti 1 i të ardhurave të garantuara nga trafiku” është viti i Kontraktimit në të cilin bie Data e fillimit të përdorimit të rrugës me taksë..

“Kërkesat për kthimin” janë kërkesat për kthimin e Autostradës të parashikuara në Seksionin 8 të Shtojcës 5.

“Rezerva për kthimin” ka kuptimin e parashikuar në klausolën 36.5.2.

“Riparim kapital” është çdo mirëmbajtje që i bëhet Autostradës që nuk është Mirëmbajtje rutinë.

“Programi i riparimit kapital” është versioni përfundimtar i programit vjetor të riparimit kapital, i miratuar ose përcaktuar, përkatësisht, në përputhje me klausolën 21.8.13 ose klausolën 21.8.16 dhe i hartuar në përputhje me seksionin 6.3 të Shtojcës 5.

“Autostradë” janë të gjitha segmentet e Projektit, duke përfshirë edhe objektet e lidhura ose të nevojshme për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e këtyre segmenteve, ku përfshihen edhe Pajisjet e Subjektit shfrytëzues, Sheshet e taksës/Vendpushimet dhe çdo zonë tjetër shërbimi, Qendra operative e tunelit dhe Qendra e kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes.

“Punime për përmirësim të Autostradës” janë punimet e parashikuara në pikën 3 të seksionit 6.2.2 të Shtojcës 5.

“Data e përfundimit të Punimeve për përmirësim të Autostradës” është data në të cilën është lëshuar Leja e shfrytëzimit në lidhje me Punimet për përmirësim të Autostradës.

“Data e përfundimit paraprak të Punimeve për përmirësim të Autostradës” është data në të cilën është lëshuar Leja paraprake e shfrytëzimit në lidhje me Punimet për përmirësim të Autostradës.

“Data e përfundimit të programuar të Punimeve për përmirësim të Autostradës” është Data e fillimit të punimeve kapitale + 2 (dy) vjet.

“Data e përfundimit paraprak të programuar të Punimeve për përmirësim të Autostradës” është Data e fillimit të punimeve kapitale + 18 (tetëmbëdhjetë) muaj (që do të thotë data e hyrjes në fuqi të Certifikates se Përfundimit në lidhje me Punimet për përmirësim të Autostradës.)

“Standardet e ecures të IFC-së” janë “Standardet e IFC-së për ecurinë në lidhje me qëndrueshmërinë sociale dhe mjedisore”, datë 1 janar 2012, të cilat gjenden të botuara në adresën:

http://www.ifc.org/wps/wcm/connect/topics_ext_content/ifc_external_corporate_site/ifc+sustainability/our+approach/risk+management/performance+standards/environmental+and+social+performance+standards+and+guidance+notes#2012.



“Kosto e rritur e sigurimit” është diferenca ndërmjet Kostos faktike e sigurimit dhe Kostos së sigurimit bazë.

“Inxhinieri i pavarur” është personi ose personat e pavarur me përvojë të huaj dhe shqiptare të cilët caktohen në përputhje me klauzolën 16.3 nga Autoriteti Kontraktues për të mbikëqyrur Punimet dhe të cilët kryejnë detyrat e inxhinierit të pavarur në lidhje me Ndërtimin dhe projektimin e Autostradës në përputhje me dispozitat e Kontratës për inxhinierin e pavarur. Detyrat kryesore të Inxhinierit të pavarur jepen të renditura në Shtojcën 13.

“Kontrata me inxhinierin e pavarur” është kontrata e lidhur në lidhje me realizimin e detyrave të Inxhinierit të pavarur në lidhje me ndërtimin dhe projektimin e Autostradës ndërmjet Autoritetit Kontraktues dhe Inxhinierit të pavarur në përputhje me këtë Kontratë.

“Plani gjeoteknik fillestar” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 32A.1.2.

“Punime gjeoteknike fillestare” janë punimet e nevojshme në përputhje me tabelën 1 të Shtojcës 6.

“Data e përfundimit të Punimeve gjeoteknike fillestare” është data në të cilën është lëshuar Leja e shfrytëzimit në lidhje me Punimet gjeoteknike fillestare.

“Data e përfundimit paraprak të Punimeve gjeoteknike fillestare” është data në të cilën është lëshuar Leja paraprake e shfrytëzimit në lidhje me Punimet gjeoteknike fillestare.

“Data e përfundimit të programuar të Punimeve gjeoteknike fillestare” është Data e fillimit të punimeve kapitale + 4 (katër) vjet.

“Data e përfundimit paraprak të programuar të Punimeve gjeoteknike fillestare” është Data e fillimit të punimeve kapitale + 42 (dyzet e dy) muaj (që do të thotë data e hyrjes në fuqi të Certifikates së Përfundimit në lidhje me Punimet gjeoteknike fillestare).

“Dorëzania fillestare për kthimin” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 36.5.1.

“Shqyrtim fillestar për kthimin” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 36.4.

“Vrojtim fillestar për kthimin” ka kuptimin e parashikuar në Seksionin 8.2 të Shtojcës 5.

“Paaftësia paguese” është, në lidhje me çdo person, i. paaftësia për të përmbushur një ose më shumë detyrime financiare në afatin e shlyerjes ose ii. gjendja në një nivel të tepruar borxhi aq sa aktivet nuk janë më të mjaftueshme për të mbuluar detyrimet kundrejt të tretëve.

“Llogari e të hyrave nga sigurimi” është llogaria e çelur nga Koncesionari për të mbajtur të hyrat nga Policat e dëmit fizik në përputhje me klauzolën 34.7.

“Kusht sigurimi” është çdo kusht që duhet përfshirë në një policë sigurime sipas klauzolës 34.2 dhe/ose Shtojcës 12 (por pa përfshirë kushtet që kërkohen në lidhje me risqet për të cilat zbatohet klauzola 34.2).

“Punime në mbikalime dhe kryqëzime” janë punimet e parashikuara në pikën 2 të seksionit 6.2.2 të Shtojcës 5.

“Data e përfundimit të Punimeve në mbikalime dhe kryqëzime” është data në të cilën është lëshuar Leja e shfrytëzimit në lidhje me Punimet në mbikalime dhe kryqëzime.



“Data e përfundimit paraprak të Punimeve në mbikalime dhe kryqëzime” është data në të cilën është lëshuar Leja paraprake e shfrytëzimit në lidhje me Punimet në mbikalime dhe kryqëzime.

“Data e përfundimit të programuar të Punimeve në mbikalime dhe kryqëzime” është Data e fillimit të punimeve kapitale + 2 (dy) vjet.

“Data e përfundimit paraprak të programuar të Punimeve në mbikalime dhe kryqëzime” është Data e fillimit të punimeve kapitale + 18 (tetëmbëdhjetë) muaj (që do të thotë data e hyrjes në fuqi të Certificate se Përfundimit në lidhje me Punimet në mbikalime dhe kryqëzime).

“Palë e interesuar” është çdo subjekt shfrytëzues i sistemit elektronik të arkëtimit të taksës së rrugës.

“Njoftimi për ndërhyrje” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 41.2.

“Kapital i investuar”³ janë shumat që Aksionerët i investojnë në funksion të përmbushjes së kësaj Kontrate nga Koncesionari si Kapital neto ose si Borxh i varur.

“Personel kryesor” është:

- 
- (a) drejtori i projektit i emëruar nga Nënkontraktori ose nga një zëvendësues i Sipërmarrësit;
 - (b) çdo person i emëruar si drejtor i projektit teknik; dhe
 - (c) çdo person i emëruar si drejtor për sigurinë, cilësinë dhe mjedisin.

“Defekt i fshehtë” është defekti që bëhet i dukshëm:

- (a) në tunelin e Thirrës, sikurse është më Datën efektive; ose
- (b) në urat ekzistuese, sikurse janë më Datën efektive; ose
- (c) në Punët e të tretëve (për aq sa nuk është ndrequr nga Sipërmarrësi palë e tretë),
- (d) Rruga ekzistuese dhe vija kryesore e autostrades te segmenteve 1.2.3

brenda Periudhës së përgjegjësisë për defektet e fshehta dhe që:

- (i) nuk mund të identifikohet nga Koncesionari gjatë këqyrjes së hollësishme të Të dhënave të vëna në dispozicion ose gjatë kontrollit me sy të Kantierit përpara Datës së dorëzimit të ofertës;
- (ii) nuk ka ardhur si rezultat i mospërmbushjes nga Koncesionari të detyrimeve të tij të parashikuara me këtë Kontratë ose të mosrealizimit të Punëve dhe Shërbimeve në përputhje me Praktikën e mirë e sektorit ekonomik; ose
- (iii) sipas klauzolës 20A.8, është konstatuar nga Inxhinieri i pavarur se ka një kosto riparimi dhe/ose parandalimi më të madhe se 200.000 (dyqind mijë) euro, si

³ Ky përkufizim mund të ndryshojë në varësi të strukturës së financimit të Projektit.

17



shumatore e mbledhur me koston e të gjitha punimeve riparuese të defekteve të fshehtë,

por që nuk është rezultat i sa më poshtë:

- (a) konsumimi normal; ose
- (b) modifikimet që i bëhen tunelit të Thirrës, urave ekzistuese ose punëve të të tretëve pas Datës së hyrjes në fuqi (duke përfshirë edhe ato që janë rezultat i Mirëmbajtjes rutinë, Riparimit kapital ose Punimeve kapitale).

“Periudha e përgjegjësisë për defektet e fshehta” në lidhje me një Defekt të fshehtë është periudha më e gjatë nga sa më poshtë:

- (a) periudhat e mbetura te garancisë së aktivitetit në bazë të kontratës së ndërtimit të aktivitetit; ose
- (b) 5 (pesë) vjet nga Data e hyrjes në fuqi.

“Ligj” është:

- (a) çdo akt rregullues ligjor i vlefshëm me fuqi të përgjithshme detyruese që është pjesë e legjislacionit shqiptar; dhe/ose
- (b) udhëzimet, metodikat dhe rregulloret e tjera përkatëse objekt i të cilave është Autoriteti Kontraktues ose Koncesionari.

“Problem i trashëguar” është kërkesa apo përgjegjësi mjedisore ose sociale e parashikuar me Ligj që ka ardhur nga një veprim ose mosveprim në lidhje me ndërtimin apo shfrytëzimin e Autostradës përpara Datës së hyrjes në fuqi.

“Lek” është monedha e ligjshme e Republikës së Shqipërisë më datën e kësaj Kontrate.

“Indeksi i çmimeve të konsumit në lekë” është indeksi i çmimeve të konsumit për Shqipërinë i publikuar nga Instituti i Statistikave i Shqipërisë (“INSTAT”).

“Detyrimet përpara huadhënësve”⁴ janë shuma agregate e:

- (a) principalit, interesave (përfshirë edhe interesin për mospermbushje, por vetëm atë të konstatuar përpara zgjidhjes së kësaj Kontrate si rezultat i Mospermbushjes nga Autoriteti Kontraktues), komisioneve bankare dhe kostove dhe shpenzimeve të bëra rregullisht ose që kanë mbetur pa paguar tek Huadhënësit nga ana e Koncesionarit në bazë të marrëveshjeve të financimit deri më Datën e përfundimit të Kontratës (ku përfshihen edhe kostot e pagesave në rast shlyerjeje kredie përpara kohe); dhe
- (b) të gjitha shumave që Koncesionari u detyrohet Huadhënësve për shkak të zgjidhjes përpara kohe të marrëveshjeve mbrojtëse për normën e interesit (ku përfshihen edhe kostot për shlyerje përpara kohe dhe komisionet e angazhimit të pagueshme si rezultat i kësaj) që janë aprovuar me shkrim nga Autoriteti Kontraktues si

⁴ Ky përkufizim mund të ndryshojë në varësi të strukturës së financimit të Projektit.



Marrëveshje financimi në përputhje me klauzolën 8, me kusht të Koncesionari dhe Huadhënësit t'i zbusin këto vlera për aq sa është e mundur në mënyrë të arsyeshme,

MINUS (pa e llogaritur dy herë)

- (c) vlerën agregate të të gjitha shumave të pagueshme tek Koncesionari nga Huadhënësit për shkak të zgjidhjes përpara kohe të marrëveshjeve mbrojtëse për normën e interesit që janë aprovuar me shkrim nga Autoriteti Kontraktues si Marrëveshje financimi në përputhje me klauzolën 8;
- (d) çdo shumë të kaluar në një llogari rezervë për shlyerjen e borxhit të mbajtur në emër ose për llogari të Koncesionarit në bazë të Marrëveshjes së financimit, për të garantuar detyrimet kundrejt Huadhënësve;
- (e) çdo vlerë monetare në dispozicion të Huadhënësve ose çdo vlerë ekuivalente të mjeteve monetare të derdhura në një llogari ose të vëna në dispozicion të Huadhënësve me mënyra të tjera dhe çdo të hyra nga sigurimet (pa përfshirë shumat në llogarinë e të hyrave nga sigurimi) që janë të pagueshme kundrejt Koncesionarit dhe janë në dispozicion të Huadhënësve, që nuk përdoren për asnjë qëllim tjetër dhe nuk u paguhen të tretëve; dhe
- (f) çdo shumë tjetër që Huadhënësit i detyrohen Koncesionarit.



"Huadhënës" janë institucione krediti ose financiare ose organizma të tjera të ngjashme financiare të angazhuara profesionalisht në dhënien hua të parave, të cilat mund të jenë palë në Masat për financimin, ose mund të kenë të drejta në bazë të Marrëveshjeve për financimin, dhe/ose i japin Koncesionarit financim në formë linje financimi me obligacione, borxhi me përparësi ose kapitali i llojit "te ndermjetem" (dhe masa mbrojtëse) në përputhje me Marrëveshje të tilla për financimin dhe përfshijnë edhe siguruesit që lëshojnë dorëzani për këto linja financimi me obligacione.

"Procedurat e bashkërendimit" janë Procedurat e bashkërendimit që identifikohen ose që duhen ndjekur nga Koncesionari në përputhje me klauzolën 21.3.

"Manuale" janë së bashku manualet e publikuar çdo gjashtë muaj, të miratuar nga Këshilli i Ministrave i Shqipërisë dhe aktualisht të publikuar në faqen e internetit www.transporti.gov.al, si më poshtë:

- (a) Manuali 1 – Prodhimi i materialeve të ndërtimit;
- (b) Manuali 2 – Analiza teknike për punimet e ndërtimit të ndërtesave;
- (c) Manuali 3 – Analiza teknike për punimet e rrugëve, kullim-ujtje dhe hidrocentraleve; dhe
- (d) Manuali 4 – Analiza teknike për punimet dhe instalimet teknologjike,

ose, në rast ndërprerjeje të publikimit të këtyre manualeve, manualet e tjera që do t'i zëvendësojnë ose që për të cilat arrihet marrëveshje mes Palëve që mund të konsiderohen zëvendësues të arsyeshëm.

"Vlera e tregut e Projektit" është

19



vlera duhet të llogaritet si vijon:

Vlera e tregut = $A + B - C$, ku:

A = vlera aktuale neto e Të ardhurave nga taksa e rrugës, në bazë të Të ardhurave të garantuara nga trafiku dhe Subvencionit nga Autoriteti Kontraktues që do të kishte marrë Koncesionari që nga Data e ndërprerjes së Kontratës deri në fund të Periudhës së Koncesionit (pa marrë në konsideratë, në këtë kuptim, ndërprerjen përpara kohe të Kontratës) në bazë të Modelit financiar me përditësimet më të fundit.

B = çdo kompensim i pagueshëm Koncesionarit në bazë të kësaj Kontrate si pasojë e një ngjarjeje që ndodh përpara Datës së ndërprerjes së Kontratës.

C = $(D1 - D2) + E + F + G$, ku:

D1 = kostoja gjithsej më Datën e ndërprerjes së Kontratës për rivendosjen e Koncesionit në standardet dhe specifikimet e parashikuara me këtë Kontratë.

D2 = dëmi nga sigurimi që ka arkëtuar Autoriteti Kontraktues në lidhje me kostot e rivendosjes të përmendura në D1.

E = vlera aktuale neto e kostove për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Koncesionit, përfshirë shpenzimet kapitale që nga Data e ndërprerjes së Kontratës deri në fund të Periudhës së Koncesionit (pa marrë në konsideratë, në këtë kuptim, ndërprerjen përpara kohe të Kontratës) (pa përfshirë kostot e përfshira në D1, më lart) në bazë të Modelit financiar me përditësimet më të fundit.

F = shumat e depozituara ose të kaluara në një llogari rezervë për shlyerjen e borxhit të mbajtur në emër ose për llogari të Koncesionarit në bazë të Marrëveshjes së financimit, për të garantuar detyrimet kundrejt Huadhënësve.

G = çdo vlerë, të papërfshirë në shkronjën "F" më lart, në investime në mjete monetare ose ekuivalente të mjeteve monetare dhe vlera të tjera që në rast garantojnë të drejtat e Huadhënësve dhe janë të arkëtueshme nga Huadhënësit (ose në llogari rezervë ose në një formë tjetër) dhe në çdo rast pa e llogaritur dy herë garancinë për ecurinë që është vënë në dispozicion në përputhje me klauzolën 2.5.

Në kuptim të llogaritjes së vlerës aktuale neto, norma e skontimit është e barabartë me Normën e brendshme të kthimit mbi kapitalin të situatës bazë.

Për të shmangur çdo dyshim, kur llogaritja nxjerr rezultat një shifër me vlerë negative, Vlera e tregut e Projektit është zero.

"Plane zbatimi të punimeve" janë planet e skicuara të punimeve të Koncesionarit që i bashkëlidhen Shtojcës 8, me ndryshimet ose shtesat përkatëse.

"Muaj" është një muaj kalendarik gjatë Periudhës së Koncesionit.

"Pagesa e Performances Mujore" janë pagesat për mbylljen e korsive dhe pagesat për pikë ecurie, siç shtjellohet me hollësi përkatësisht në seksionet 7.3 dhe 7.4 të Shtojcës 5.

"Relacion mujor" është raporti i hartuar çdo muaj nga Koncesionari, ku jepen informacionet e renditura në Lidhjen 6 të Shtojcës 5.



“Koeficiente mujore të sezonalitetit” janë, për çdo muaj, koeficientet e renditura në Pjesën 2 të Shtojcës 15.

“Pëlqim i nevojshëm” është çdo certifikate e perkoheshme ose perfundimtare , pëlqim, licensë, aprovim, lejim ose autorizim, që është i nevojshëm në lidhje me Projektin dhe që duhet lëshuar nga Autoriteti përkatës ose një ndërmarrje infrastrukture publike, që nuk është Pëlqimi i Nevojshëm i Autoritetit Kontraktues në përputhje me klauzolën 14.

“As më mirë dhe as më keq” duhet interpretuar në bazë të:

- (a) të drejtave dhe detyrimeve të Koncesionarit sipas kësaj Kontrate, Dokumenteve të tjera të Projektit dhe Marrëveshjeve për financimin;
- (b) aftësisë në vijimësi të Koncesionarit për të përmbushur detyrimet dhe për të gëzuar të drejtat që linden sipas kësaj Kontrate, Dokumenteve të tjera të Projektit dhe Marrëveshjeve për financimin;
- (c) kostove dhe Shpenzimeve kapitale që duhen realizuar në lidhje me Ngjarjen përkatëse; dhe
- (d) fitimit të humbur të shkaktuar nga Ngjarja përkatëse,

dhe do të thotë se Koncesionari është vënë në një situatë që nuk është as më mirë dhe as më keq sa i takon:

- (a) kthimit agregat faktik mbi Kapitalin neto dhe Borxhin e varur;
- (b) raportit faktik të mbulimit të kohëzgjatjes së kredisë (LLCR) për çdo periudhë të kohëzgjatjes së Kontratës që vjen pas Ngjarjes përkatëse; dhe
- (c) raportit minimal vjetor të mbulimit të shlyerjes së borxhit (ADSCR) gjatë Periudhës së vlefshmërisë së Kontratës pas Ngjarjes përkatëse,

që do të kishte pasur Koncesionari nëse nuk do të kishte ndodhur Ngjarja përkatëse.

“Njoftimi për përfundim kontrate jo për shkak mosplotësimi” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 37.7.

“Njoftimi për korigjim” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 37.2.2.

“Qendra e kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes” janë objektet që duhen zhvilluar, shfrytëzuar dhe mirëmbajtur në përputhje me klauzolën 21.14 të kësaj Kontrate.

“Manualet e shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes” janë manualët e përgatitur nga Koncesionari në përputhje me klauzolat nga 21.5 deri në 21.7, ku përfshihen ndër të tjera Manuali i kontrollit të cilësisë për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen, Manuali i mbrojtjes së shëndetit dhe jetës për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen, Manuali i shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes rutinë, Plan i mirëmbajtjes gjatë dimrit, Manuali i kontrollit dhe monitorimit dhe Manuali i menaxhimit mjedisor, siç përshkruhen plotësisht në seksionin 3.1.4 të Shtojcës 5.

“Periudha e shfrytëzimit” është periudha e përshkruar në klauzolën 21.2.1.



“Nënkontratë shfrytëzimi” është nënkontrata e lidhur ndërmjet Koncesionarit dhe Nënkontraktorit të shfrytëzimit për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Autostradës, me ndryshimet dhe zëvendësimet përkatëse të bëra herë pas here në përputhje me këtë Kontratë.

“Nënkontraktori i shfrytëzimit” është [] me seli të regjistruar në adresën: [], i përfaqësuar nga [] si përfaqësues i caktuar dhe autorizuar rregullisht nga Koncesionari ose nga një person tjetër i caktuar me Nënkontratë shfrytëzimi në përputhje me këtë Kontratë.

“Sigurimet e periudhës së shfrytëzimit” janë Sigurimet e nevojshme që duhen blerë dhe mbajtur në bazë të Pjesës 2 të Shtojcës 12.

“Pajisjet e Subjektit shfrytëzues” janë pajisjet që përdoren për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen rutinë të Autostradës.

“Pikë ecurie” ka kuptimin e parashikuar në Seksionin 7 të Shtojcës 5.

“Shkelje e vazhdueshme” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 37.3.

“Policat e dëmit fizik” janë Sigurimet e nevojshme që duhen blerë dhe mbajtur në bazë të Pjesës 1.1 dhe Pjesës 2.1 të Shtojcës 12.

“Përfundim paraprak” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 20.1.

“Certifikate Përfundimi paraprake” janë vërtetimet që vërtetojnë mundësinë e hapjes për automjetet të secilit Aspekt përkatës të Autostradës, të lëshuara nga një Autoritet përkatës.

“Norma e brendshme e kthimit mbi kapitalin përpara rifinancimit” është Norma e brendshme e kthimit mbi kapitalin menjëherë përpara datës së kryerjes së Rifinancimit.

“Program” është programi aktual për realizimin e punimeve, i hartuar në përputhje me Seksionin 6.1.5 të Shtojcës 5.

“Veprim i ndaluar” është:

- (a) ofrimi, premtimi për të dhënë ose dhënia e dhuratave, komisioneve ose përparësive Autoriteti Kontraktues ose autoriteteve të tjera për kryerjen ose moskryerjen (në të tashmen ose në të shkuarën) e veprimeve që kanë të bëjnë me fitimin ose realizimin e kësaj Kontrate ose të kontratave të tjera me Autoritetin Kontraktues ose me autoritete të tjera në Republikën e Shqipërisë; dhe/ose
- (b) mashtrimi i rëndë kundër Autoritetit Kontraktues ose një autoriteti tjetër në Republikën e Shqipërisë në lidhje ose jo me këtë Kontratë,

pavarësisht nëse kjo përbën ose jo vepër penale sipas ligjit.

“Njoftimi për përfundim kontrate për veprim të ndaluar” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 37.4.1.

“Projekti” është koncesioni për përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Autostradës Milot-Morinë nga Miloti deri në Morinë në Republikën e Shqipërisë dhe kryerja e çdo pjese të Punimeve dhe Shërbimeve gjatë Periudhës së vlefshmërisë së Kontratës dhe financimi i këtyre aktiviteteve.



“Dokumentet e projektit” janë:

- (a) Nënkontratat; dhe
- (b) çdo kontratë tjetër me rëndësi materiale e lidhur nga Koncesionari në funksion të zbatimit të Projektit dhe të identifikuar si të tilla në përputhje me Shtojcën 4.

“Dokumentacion i Projektit” janë skicat, relacionet, formulat, llogaritjet, softuerët dhe çdo dokument dhe e dhënë tjetër që ka lidhje me projektimin, ndërtimin, kolaudimin dhe përfundimin e Punimeve dhe shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Autostradës nga këndvështrimi ndërtimor dhe teknik dhe lejet përkatëse për kryerjen e Punimeve dhe Shërbimeve në Autostradë, përfshirë, ndër të tjera, Raportet inxhinierike.

“Plani i menaxhimit të projektit” është plani i vënë në dispozicion në përputhje me seksionin 3.2.1 të Shtojcës 5.

“Propozim për punime ndërtimi” janë propozimet e Koncesionarit në lidhje me Punimet e përfshira në Pjesën 1 të Shtojcës 8.

“Propozim për shërbime shfrytëzimi dhe mirëmbajtjeje” janë propozimet e Koncesionarit në lidhje me Shërbimet e përfshira në Pjesën 2 të Shtojcës 8.

“Sistemet e cilësisë” janë sistemet e menaxhimit të cilësisë të vëna në dispozicion në përputhje me klauzolën 18.1 dhe seksionin 2 të Shtojcës 5.

“Dokumentimi i përmbushjes së kriterëve” është dokumentacioni në formë elektronike dhe të shtypur, hartuar në bazë të kontrolleve që kërkohen nga planet e marrjes së kampioneve dhe verifikimit të përmbushjes së kriterëve i miratuar nga Inxhinieri i pavarur, ku vërtetohet përmbushja e Kërkesave të Autoritetit Kontraktues.

“Ndryshim cilësues i ligjit” është:

- (a) Ndryshimi diskriminues i ligjit;
- (b) një ndryshim specifik i ligjit;
- (c) një ndryshim i ligjit që ndodh gjatë Periudhës së shfrytëzimit dhe që sjell për pasojë një shpenzim kapital; ose
- (d) një ndryshim i ligjit që sjell për pasojë një TVSH të parimbursueshme në formën e TVSH-së në blerje të cilën e bën si shpenzim Koncesionari për çdo furnizim që merr për ta përdorur vetëm për realizimin e Punimeve ose Shërbimeve ose për të përmbushur detyrimet ose parashikimet e kësaj Kontrate (së bashku me TVSH-në në blerje të paguar si pjesë e shpenzimeve të përgjithshme administrative në lidhje me këto aktivitete) për aq sa Koncesionarit nuk i lind e drejta e rimbursimit apo kreditimit nga autoriteti tatimor shqiptar në lidhje me këtë TVSH në blerje.

“Rifinancim kualifikues” është rifinancimi që sjell Fitim të jashtëzakonshëm nga rifinancimi që nuk është Rifinancim i përjashtuar.

“Trafik i regjistruar” është numri i Përdoruesve që paguajnë Taksën e rrugës të regjistruar nga Koncesionari dhe të verifikuar nga Inxhinieri i pavarur në çdo Muaj të Periudhës së vlefshmërisë së Kontratës në përputhje me seksionin 3.2.4 të Shtojcës 5.



“Rifinancim” është:

- (a) çdo shtesë, ndryshim, risi, ripërtëritje ose zëvendësim i Marrëveshjeve për financimin (që nuk është rezultat i një Ndryshimi nga Autoriteti Kontraktues të miratuar në përputhje me këtë Kontratë);
- (b) ushtrimi i të drejtave ose heqja dorë nga ushtrimi i të drejtave, ose ushtrimi i të drejtave të ngjashme në bazë të Marrëveshjes për financimin (që nuk është heqje dorë nga të drejtat ose pëlqim ose ushtrim i të të drejtave që kanë të bëjnë me çështje administrative dhe mbikëqyrëse të përditshme);
- (c) disponimi i të drejtave ose interesave në Marrëveshjet për financimin ose krijimi i të drejtave të pjesëmarrje në lidhje me Marrëveshjet për financimin; ose krijimi ose dhënia e formave të tjera të përfitimit apo interesit në Marrëveshjet për financimin; ose krijimi ose dhënia e të drejtave apo interesit në kontrata, të ardhura apo aktive të Koncesionarit, me garanci ose jo; dhe
- (d) çdo masë tjetër që është marrë nga cilido person, që ka një pasojë të ngjashme me secilën prej atyre të parashikuara në shkronjat nga “a” deri në “c” ose që ka për pasojë kufizimin e mundësisë së Koncesionarit për të kryer ato që parashikohen në shkronjat nga “a” deri në “c”.



“Fitim i jashtëzakonshëm nga rifinancimi” është vlera e barabartë ose më e madhe se zero dhe $(A - B) - C$, ku:

A = vlera aktuale neto e Shpërndarjeve të parashikuara menjëherë përpara Rifinancimit (duke mbajtur në konsideratë efektin e Rifinancimit dhe duke përdorur Modelin financiar, me përditësimet përkatëse (përfshirë edhe në lidhje me ecurinë e Projektit) në mënyrë që të jenë aktuale menjëherë përpara Rifinancimit) që i duhen paguar çdo Personi përkatës gjatë pjesës së mbetur të kohëzgjatjes së Kontratës pas Rifinancimit;

B = vlera aktuale neto e Shpërndarjeve të parashikuara menjëherë përpara Rifinancimit (por pa marrë në konsideratë efektin e Rifinancimit dhe pa përdorur Modelin financiar, me përditësimet përkatëse (përfshirë edhe në lidhje me ecurinë e Projektit) në mënyrë që të jenë aktuale menjëherë përpara Rifinancimit) që i duhen paguar çdo Personi përkatës gjatë pjesës së mbetur të kohëzgjatjes së Kontratës pas Rifinancimit; dhe

C = rregullimet e nevojshme për të rritur Normën e brendshme e kthimit mbi kapitalin para financimit që të arrijë nivelin e parashikuar të Normës së brendshme të kthimit mbi kapitalin për atë fazë të Projektit në përputhje me Modelin financiar.

“Plani i restaurimit” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 34.9.1(a).

“Punime të restaurimit” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 34.9.1(a).

“Aspekt përkatës” janë Punimet për sheshet e taksës ose çdo element i Punëve kapitale, sipas rastit.

“Data e përfundimit të aspektit përkatës” është secila sa më poshtë:

- (a) data e përfundimit të Punimeve për sheshet e taksës;
- (b) data e përfundimit të Punimeve gjeoteknike fillestare;



- (c) data e përfundimit të Punimeve në mbikalime dhe kryqëzime;
 - (d) data e përfundimit të Punimeve për përmirësim të Autostradës; ose
 - (e) data e përfundimit të Punimeve për urën mbi lumin Drin,
- sipas rastit.

“Afati përfundimtar për Aspektin përkatës” është data 12 (dymbëdhjetë) muaj pas datës së përfundimit paraprak të programuar të Aspektit përkatës.

“Data e përfundimit paraprak të aspektit përkatës” është secila sa më poshtë:

- (a) data e përfundimit paraprak të Punimeve për sheshet e taksës;
 - (b) data e përfundimit paraprak të Punimeve gjeoteknike fillestare;
 - (c) data e përfundimit paraprak të Punimeve në mbikalime dhe kryqëzime;
 - (d) data e përfundimit paraprak të Punimeve për përmirësim të Autostradës; ose
 - (e) data e përfundimit paraprak të Punimeve për urën mbi lumin Drin,
- sipas rastit.

“Data e përfundimit të programuar të aspektit përkatës” është secila sa më poshtë:

- (a) data e përfundimit të programuar të Punimeve për sheshet e taksës;
 - (b) data e përfundimit të programuar të Punimeve gjeoteknike fillestare;
 - (c) data e përfundimit të programuar të Punimeve në mbikalime dhe kryqëzime;
 - (d) data e përfundimit të programuar të Punimeve për përmirësim të Autostradës; ose
 - (e) data e përfundimit të programuar të Punimeve për urën mbi lumin Drin,
- sipas rastit.

“Data e përfundimit paraprak të programuar të Aspektit përkatës” është secila sa më poshtë:

- (a) data e përfundimit paraprak të programuar të Punimeve për sheshet e taksës;
 - (b) data e përfundimit paraprak të programuar të Punimeve gjeoteknike fillestare;
 - (c) data e përfundimit paraprak të programuar të Punimeve në mbikalime dhe kryqëzime;
 - (d) data e përfundimit paraprak të programuar të Punimeve për përmirësim të Autostradës; ose
 - (e) data e përfundimit paraprak të programuar të Punimeve për urën mbi lumin Drin,
- sipas rastit.



“Autoritet përkatës” janë agjencitë, autoritetet, organizmat ose personat bashkiakë, kombëtarë, rajonalë ose vendorë që ushtrojnë aktivitet në Republikën e Shqipërisë dhe/ose kanë autoritet dhe kompetencë në territorin e Republikës së Shqipërisë për të ushtruar tagrat zyrtarë ose të drejta të ngjashme në lidhje me Punimet, Projektin ose Territorin e Projektit.

“Ngjarje përkatëse” është:

- (a) Ndryshimi i kërkuar nga Autoriteti Kontraktues;
- (b) Ndryshimi cilësues i ligjit;
- (c) Ngjarja e kompensimit; ose
- (d) çdo ngjarje tjetër për të cilën palët bien dakord (ose e cila përcaktohet në përputhje me klauzolën 56) se është një ngjarje që do të sjellë një ndryshim të Të ardhurave nga taksa e rrugës.

“Incident përkatës” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 34.9.1.

“Person përkatës” është Aksioneri ose një prej Palëve të lidhura të tij.

“Të hyrat përkatëse” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 34.10.1.(b)



“Ngjarje e çlirimit nga detyrimi” është:

- (a) zjarri ose shpërthimi ose ngjarje të paparashikueshme të motit ekstrem (duke mbajtur në konsideratë natyrën e rajonit dhe kushtet klimatike që mbizotërojnë në rajon);
- (b) humbja apo dëmi aksidental që u bëhet Punimeve ose Autostradës;
- (c) defekti ose ndërprerja e energjisë, lëndës djegëse ose transportit;
- (d) Situata e jashtëzakonshme gjeoteknike;
- (e) vonesa në Punime për shkak të gërmimit, largimit ose punimeve të tjera të nevojshme të kryera në lidhje me Antikitetet;
- (f) Punime të të tretëve që nuk i përmbushin Specifikimet për punimet e të tretëve;
- (g) greva, mbyllja e objektit nga administratori, ulja e tempit të punës ose çdo mosmarrëveshje tjetër zyrtare ose jo, për aq sa këto ngjarje zhvillohen në të gjithë sektorin përkatës dhe jo vetëm tek Koncesionari ose Pala koncesionare; ose

me kusht që për efekt të çlirimit nga përfundimi i Kontratës në bazë të klauzolës 28.3.2, një ngjarje e tillë të mos jetë shkaktuar nga shkelje të vullnetshme të Koncesionarit (ose një Pale koncesionare) dhe që një ngjarje e tillë të mos jetë shkaktuar apo ndihmuar nga veprimi ose mosveprimi me faj i Koncesionarit (ose i një Pale koncesionare).

“Kërkesë për kualifikim” është dokumenti i qarkulluar nga Autoriteti Kontraktues tek ofertuesit e mundshëm, që mban datën 15 Shkurt 2016 ku paraqiten kriteret që duhen



përbushur për paraqitjen e një oferte në lidhje me Projektin dhe ku jepen kushtet kryesore të Koncesionit.

“Sigurimet e nevojshme” janë sigurimet e identifikuar në Shtojcën 12 që duhen blerë dhe mbajtur në përputhje me klauzolën 34.

“Vendpushimet” janë vendet që duhen mirëmbajtur ose ndërtuar për t’u ofruar Përdoruesve vend për pushim, pije dhe ushqime të shpejta dhe rimbushje të automjetit me lëndë djegëse në përputhje me seksionin 3.1.8.4 të Shtojcës 5 dhe që duhen shfrytëzuar dhe mirëmbajtur në përputhje me Kërkesat për shërbime të Autoritetit Kontraktues.

“Mirëmbajtje rutinë” është puna e kryer gjatë Periudhës së shfrytëzimit, që ka natyrë afatshkurtër ose ciklike dhe është e nevojshme për ta mbajtur Autostradën në gjendje të mirë dhe të parrezikshme pune, ku përfshihen riparimet e vogla të gjithë elementeve të Autostradës, pastrimi, mirëmbajtja e bordit dhe zonës përreth dhe Mirëmbajtja dimërore dhe kontrollet e kryera së bashku me vrojtimet që shoqërojnë çdo punim sa më lart.

“Pagesë për rakordim të deficitit të të ardhurave” është, për vitin përkatës të Kontratës, vlera e barabartë me: Të ardhurat e garantuara nga trafiku minus Të ardhurat faktike nga trafiku.

“Pagesë për rakordim të suficitit të të ardhurave” është, për vitin përkatës të Kontratës, vlera e barabartë me: 0,6 herë (Të ardhurat faktike nga trafiku minus Pragun për ndarjen e të ardhurave nga trafiku).

“Pagesë për rakordim të të ardhurave” është Pagesa për rakordim të deficitit të të ardhurave ose Pagesa për rakordim të suficitit të të ardhurave, sipas rastit.

“Paralajmërim i dytë” ka kuptimin e parashikuar në klauzolën 37.3.2.

“Interesi mbi garancinë” ka kuptimin e parashikuar në Marrëveshjen e drejtpërdrejtë.

“Segmenti 1 i Autostradës” është pjesa e Autostradës që fillon në kilometrin 0+000 dhe mbaron në kilometrin 25+928.

“Segmenti 2 i Autostradës” është pjesa e Autostradës që fillon në kilometrin 25+928 dhe mbaron në kilometrin 86+172.

“Segmenti 3 i Autostradës” është pjesa e Autostradës që fillon në kilometrin 86+172 dhe mbaron në kilometrin 114+478.

“Normë e borxhit me përparësi” është norma e interesit e pagueshme në bazë të Marrëveshjeve për financimin ose një normë më e ulët për të cilën palët bien dakord.

“Shërbime” janë shërbimet e shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes së Autostradës të parashikuar në Shtojcën 5.

“Aksioner” është personi që zotëron Kapital neto ose Borxh të varur të Koncesionarit.

“Territor i Projektit” është:

- (a) trualli që përbën Autostradën ekzistuese deri në kufijtë e truallit të shpronësuar që përcaktojnë të drejtën përkatëse të kalimit siç përcaktohet në skicat e përmendura në pikën 1 të Shtojcës 14,

P d/9/ [Signature]



- (b) trualli që nevojitet për realizimin e Punimeve për urën mbi lumin Drin siç përcaktohet në skicat e përmendura në pikën 2 të Shtojcës 14,
- (c) trualli që nevojitet për realizimin e Punimeve në mbikalime dhe kryqëzime siç përcaktohet në skicat e përmendura në pikën 3 të Shtojcës 14;
- (d) trualli që nevojitet për realizimin e Punimeve për sheshet e taksës në përputhje me klauzolën 21.14 dhe siç përcaktohet në pikën IV të Shtojcës 14; dhe
- (e) trualli që mund të blihet me kalimin e kohës në përputhje me klauzolën 10.2,

që Autoriteti Kontraktues ia vë në dispozicion Koncesionarit për realizimin e Punimeve ose Shërbimeve.

“Ndryshim specifik i ligjit” është një Ndryshim i ligjit që përmend konkretisht ofrimin e shërbimeve ose punimeve të njëjta ose të ngjashme me Shërbimet dhe Punimet e parashikuara me këtë Kontratë ose zotërimin e aksioneve të shoqërive tregtare aktiviteti kryesor i të cilave është ofrimi i shërbimeve dhe punimeve të ngjashme ose të njëjta me Shërbimet dhe Punimet e parashikuara me këtë Kontratë.

“Standarde” janë standardet e identifikuar në seksionin 3 të Shtojcës 5 në lidhje me Shërbimet dhe në seksionin 6 të Shtojcës 5 në lidhje me Punimet.

“Nënkontratë” është:

- (a) Nënkontrata e ndërtimit; dhe
- (b) Nënkontrata e shfrytëzimit.

“Nënkontraktor” është:

- (a) Nënkontraktorit ndërtimor; dhe
- (b) Nënkontraktorit i shfrytëzimit.

“Kosto të zgjidhjes përpara kohe të nënkontratës” janë kostot që i kanë lindur ose do t’i lindin në mënyrë të arsyeshme Koncesionarit ose humbjet që ka pësuar Koncesionari në lidhje me Nënkontratat e tij vetëm si pasojë e përfundimit përpara kohe të kësaj Kontrate në lidhje me kostot e mëposhtme të cilat Koncesionari duhet t’u paguajë Nënkontraktorëve:

- (a) kostot e lindura në lidhje me kryerjen e Punimeve, shfrytëzimin e Autostradës ose ofrimin e Shërbimeve për atë sa këto kosto nuk mund të zbuteshin ose parandaloheshin, ku përfshihen:
 - (i) kostot e mallrave ose materialeve të porositura;
 - (ii) shpenzimet e lindura në rrjedhën normale të biznesit me kushte tregu në pritje të ndërtimit të Punimeve ose ofrimit të Shërbimeve;
 - (iii) humbjet e lindura në lidhje me nënkontratat që janë lidhur në rrjedhën normale të biznesit me kushte tregu, të cilat nuk mund të anulohen pa humbje;



- (iv) kostoja e zhvendosjes së pajisjeve të përdorura në lidhje me këtë Kontratë; dhe
- (v) kostoja e ndërprerjes së marrëdhënieve të punës me punëmarrësit e prekur, në bazë të ligjit;
- (b) kostot për t'u rimbursuar të cilat kanë ardhur nga zgjidhja e kontratave të lidhura me kushte të zakonshme për objekte të zakonshme,

ME KUSHT QË

- (c) Koncesionari dhe çdo Nënkontraktor të kenë bërë përpjekje të arsyeshme për minimizimin e kostove të tilla; dhe
- (d) Nënkontraktorit të mos kenë të drejtë për asnjë humbje ose fitim për aq sa është më i madh se fitimi që do të kishte marrë Nënkontraktori në 12 (dymbëdhjetë) muaj pas Datës së përfundimit të Kontratës.

“Borxh i varur” është çdo financim që i jepet Koncesionarit jo në bazë të një Marrëveshjeje për financim, dhe në çdo rast aprovohet me shkrim nga Autoriteti Kontraktues si Borxh i varur ose identifikohet si i tillë në Shtojcën 4.

“Punime gjeoteknike të mëpasshme” janë punimet e identifikuara në Planin për menaxhimin e punimeve gjeoteknike, me përditësimet përkatëse.

“Pagesë për punime gjeoteknike të mëpasshme” është çdo pagesë që Autoriteti Kontraktues duhet t'i bëjë Koncesionarit në lidhje me Punimet gjeoteknike të mëpasshme të realizuara në bazë të klauzolës 32A.2.10 dhe klauzolës 25.5 të kësaj Marrëveshjeje, e barabartë me koston që i ka lindur Koncesionarit gjatë realizimit të Punimeve gjeoteknike të mëpasshme, të certifikuara nga Inxhinieri i pavarur.

“Tatim” është çdo lloj tatim-takse (pa përfshirë TVSH-në) e vjelur në bazë të ligjit herë pas here, pavarësisht nëse është marrë apo jo deri më Datën efektive.

“Përfaqësues teknik” është çdo person i emëruar nga Autoriteti Kontraktues në bazë të klauzolës 19.

“Objekte të përkohshme” janë të gjitha strukturat dhe instalimet e përkohshme të cilat nevojiten për ndërtimin e Autostradës.

“Data e përfundimit të Kontratës” është data më e hershme nga sa më poshtë:

- (a) Data e përfundimit të vlefshmërisë; dhe
- (b) data e përfundimit të kësaj Kontrate e përcaktuar në përputhje me klauzolën 37.

“Njoftim për përfundim të Kontratës” është:

- (a) Njoftimi për Mospërmbushje nga Koncesionari;
- (b) Njoftimi për Mospërmbushje nga Autoriteti Kontraktues;
- (c) Njoftim për zgjidhje vullnetare të Kontratës;



- (d) Njoftim për zgjidhje të Kontratës për shkak Veprimi të ndaluar;
- (e) Njoftim për zgjidhje të Kontratës për shkak force madhore; ose
- (f) Njoftimi për zgjidhje të Kontratës jo për shkak mospërbushje sipas rastit.

“Shuma e zgjidhjes së Kontratës” është shuma e pagueshme nga Autoriteti Kontraktues në përputhje me klauzolën 39.

“Sipërmarrësi i tretë” është sipërmarrësi i kontraktuar nga Autoriteti Kontraktues për kryerjen e Punimeve të të tretëve.

“Sigurimi i përgjegjësisë ndaj palëve të treta” është sigurimi i përgjegjësisë ndaj palëve të treta që është pjesë e Sigurimeve të nevojshme që duhen blerë dhe mbajtur në bazë të Shtojcës 12.

“Punime të të tretëve” janë të gjitha veprimtaritë dhe punimet ndërtimore të kryera nga Sipërmarrësi i tretë në përputhje me Dokumentet e punimeve të të tretëve.

“Dokumente të punimeve të të tretëve” janë:

- (a) Ndërtim Rruga Kukës – Morinë (dy viadukte) (dublimi) Loti 2 – Kontratë e Ministrisë së Punëve Publike dhe Transportit – Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve, nr.3680/4 (07.07.2009). dhe
- (b) Ndërtim Rruga Kukës – Morinë (vepra arti të mëdha) (dublimi) Loti 1 – Kontratë e Ministrisë së Punëve Publike dhe Transportit – Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve, nr.3676/6 (13.07.2009).

“Specifikimet për punimet e të tretëve” janë specifikimet e përfshira në Dokumentet e punimeve të të tretëve.

“Tuneli i Thirrës” është tuneli i Thirrës i identifikuar në planimetrinë ekzistuese të objektit në Shtojcën 14.

“Taksa e rrugës” është taksa që paguajnë Përdoruesit e Autostradës.

“Kompensim për evazion takse rruge” është shuma e barabartë me shumën që përdoruesi që ka kryer një Shkelje të taksës së rrugës do të duhej të paguante në përputhje me Shkallët e taksës së rrugës të zbatueshme në momentin e Shkeljes së taksës së rrugës.

“Shesh i taksës” është zona e përcaktuar e Autostradës, e projektuar dhe ndërtuar enkas për të vendosur objektet e arkëtimit të taksës së rrugës dhe operacionet përkatëse.

“Shkallët e taksës së rrugës” janë shkallët faktike të taksës së rrugës që zbaton Koncesionari.

“Të ardhurat nga taksa e rrugës” janë taksat që Përdoruesit i paguajnë Koncesionarit në përputhje me Kërkesat për taksën e rrugës ose me parashikimet e ndryshme ligjore.

“Kërkesat për taksën e rrugës” janë kërkesat për taksën e rrugës të parashikuara në klauzolën 11 dhe Seksionin 3.2.5 të Shtojcës 5.



“Sistemi i taksës së rrugës” është sistemi i vënë në zbatim nga Koncesionari për të arkëtuar Taksat e rrugës nga Përdoruesit.

“Punime për sheshet e taksës” janë të gjitha veprimtaritë ndërtimore të lidhura me ngritjen e shesheve të taksës të kryera në lidhje me Autostradën në kuadër të Punimeve kapitale në përputhje me seksionin 6.2.2 të Shtojcës 5 dhe veçanërisht në përputhje me seksionin 7.2.2.1 të Shtojcës 5.

“Data e fillimit të punimeve për sheshet e taksës” është Data efektive.

“Data e përfundimit të punimeve për sheshet e taksës” është data në të cilën është lëshuar Leja e shfrytëzimit në lidhje me të pjesët e Autostradës që përbëjnë Punimet për sheshet e taksës.

“Data e përfundimit paraprak të punimeve për sheshet e taksës” është data në të cilën është lëshuar Leja paraprake e shfrytëzimit në lidhje me të pjesët e Autostradës që përbëjnë Punimet për sheshet e taksës.

“Data e përfundimit të programuar të punimeve për sheshet e taksës” është Data e fillimit të punimeve për sheshet e taksës + 8 (tetë) muaj (që është data e hyrjes në fuqi të Certifikates se Përfundimit).

“Data e përfundimit paraprak të programuar të punimeve për sheshet e taksës” është Data e fillimit të punimeve për sheshet e taksës + 6 (gjashtë) muaj (që është data e hyrjes në fuqi të Certifikates se Përfundimit).

“Data e fillimit të përdorimit të rrugës me taksë” është data më e vonshme nga: data në të cilën Koncesionari arrin Datën paraprake e përfundimit të punimeve për sheshet e taksës ose data në të cilën Koncesionari ka përmbytur të gjitha kërkesat e seksionit 7.2.2 të Shtojcës 5.

“Shkelje e taksës së rrugës” është kalimi i Përdoruesit nëpër sheshin e taksës pa paguar Shkallën përkatëse të taksës me mjete të pranueshme pagese.

“Pragu për ndarjen e të ardhurave nga trafiku” është:

- (a) në vitin e parë të Kontratës në të cilin përdoret Pragu për ndarjen e të ardhurave nga trafiku, vlera e barabartë me shumën e Koeficienteve mujore të sezonalitetit që nga Data e fillimit të përdorimit të rrugës me taksë deri në fund të atij Viti Kontraktimi, shumëzuar me vlerën përkatëse të specifikuar për Prapun e ndarjes së të ardhurave nga trafiku në Pjesën 1 të Shtojcës 15 (Të ardhurat e garantuara nga trafiku dhe Pragu për ndarjen e të ardhurave nga trafiku), të indeksuar në përputhje me klauzolën 25.2.1(c);
- (b) në vitin e fundit të Kontratës, vlera e barabartë me shumën e Koeficienteve mujore të sezonalitetit që nga fillimi i vitit të fundit të Kontratës deri në fund të muajit që i paraprin muajit në të cilin bie Data e përfundimit të Kontratës, shumëzuar me vlerën përkatëse të specifikuar për Prapun e ndarjes së të ardhurave nga trafiku në Pjesën 1 të Shtojcës 15 (Të ardhurat e garantuara nga trafiku dhe Pragu për ndarjen e të ardhurave nga trafiku), të indeksuar në përputhje me klauzolën 25.2.1(c); dhe
- (c) në lidhje me çdo vit tjetër të Kontratës, në përputhje me vlerën e paraqitur në Shtojcën 15 (Të ardhura të garantuara nga trafiku dhe Pragu për ndarjen e të



ardhurave) për secilin vit të Kontratës, indeksuar dhe zbatuar në përputhje me Klausolën 25.2.1(c),

dhe për të evituar çdo dyshim, kur viti i Kontraktimit përfundon përpara Datës së fillimit të përdorimit të rrugës me taksë, Pragu për ndarjen e të ardhurave nga trafiku për atë vit Kontrate konsiderohet zero.

“Gjykatë” ka kuptimin e parashikuar në klausolën 56.2.1.

“I pasigurueshëm” do të thotë, në lidhje me një risk, që:

- (a) nuk ka sigurim të gatshëm në tregun evropiane të sigurimeve tek siguruesit me reputacion dhe pozitë të mirë sa i takon riskut në fjalë; ose
- (b) primi i sigurimit i pagueshëm për të siguruar riskun në fjalë është në nivel të tillë që ky risk në përgjithësi nuk sigurohet në tregun evropian të sigurimeve tek siguruesit me reputacion dhe pozitë të mirë.

“Përdorues” janë përdoruesit e Autostradës.

“TVSH” është tatimi mbi vlerën e shtuar, siç parashikohet me ligj.

“Njoftim për zgjidhje vullnetare të Kontratës” ka kuptimin e parashikuar në klausolën 37.5.1.

“Mirëmbajtja dimërore” janë punimet në lidhje me parandalimin e formimit të akullit dhe largimin e dëborës dhe akullit dhe të gjitha punimet e mirëmbajtjes dhe funksionet e lidhura me to të parashikuara në seksionin 3.4 të Shtojcës 5..

“Punime” janë Punimet kapitale dhe Punimet gjeoteknike (por pa përfshirë Punimet e të tretëve) dhe çdo punim tjetër që mund të nevojitet në lidhje me projektimin dhe ndërtimin e Autostradës dhe të Objekteve të përkohshme nga Koncesionari.





Shtojca 2

Nuk është përdorur



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



Shtojca 3

Informacioni që i kërkohet Koncesionarit



[Handwritten signatures]



Shtojca 4

Dokumentet e Projektit dhe Marrëveshjet për financimin



[Handwritten signatures in blue ink]



Shtojca 5

Kërkesat e Autoritetit Kontraktues

Jepen si lidhje më vete të përbëra nga seksionet 1-8 dhe lidhjet 1-6



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



Shtojca 6

Kërkesat gjeoteknike

Raportet gjeoteknike të tenderit japin një vlerësim të kushteve gjeoteknike dhe gjeologjike të Autostradës, si edhe rekomandime në lidhje me masat e nevojshme për stabilizimin e skarpateve dhe zvogëlimin e rrezikut gjeoteknik. Punimet gjeoteknike fillestare duhet të realizohen në përputhje me vlerësimin dhe kërkesat që jepen në Raportet gjeoteknike të tenderit dhe duhen përcaktuar me hollësi në Planin gjeoteknik fillestar të Koncesionarit.

Raportet gjeoteknike të tenderit dhe planet e lidhura me to⁵ (tetor 2011, korrik & gusht 2015 & Mars 2016) përmbajnë një listë të pikave ku nevojiten masa për stabilizimin e skarpateve. Punimet gjeoteknike fillestare, sikurse përcaktohet, me shtesat dhe ndryshimet përkatëse, në Planin gjeoteknik fillestar të Koncesionarit, janë punimet në të gjitha pikat e identifikuar në tabelën 1, më poshtë (masat më me përparësi). Skarpatat ku propozohen Punime gjeoteknike me nivel përparësie 1 dhe 2, përshkruhen edhe në Raportet dhe planet gjeoteknike të tenderit. Këto skarpate dhe punimet përkatëse përditësohen (duke përfshirë edhe skarpate të identifikuar shtesë të autostradës, që kërkojnë stabilizim) dhe përfshihen, sipas nevojës, në Planin për menaxhimin e punimeve gjeoteknike të Punimeve dhe planeve gjeoteknike të mëposhme (klauzola 32A.2 e Kontratës së Koncesionit).

Numri i pikave ku ndodhen skarpatat e identifikuar në tabelë 1 është numri minimal i skarpateve që duhen përfshirë në planin e Punimeve gjeoteknike fillestare. Koncesionari duhet të bëjë vetë një vlerësim gjeoteknik të gjithë skarpateve të autostradës, duke marrë në konsideratë gjendjen më të fundit gjeoteknike të tyre. Në varësi të rezultatit të këtij vlerësimi, Koncesionari mund të shtojë, në formën e një përditësimi të Planit të punimeve gjeoteknike fillestare, edhe skarpate të tjera të identifikuar si skarpate që kanë nevojë për ndërhyrje të ngutshme. Kostoja shtesë e realizimit të këtyre punimeve nuk rimbursohet nga Autoriteti Kontraktues. Punime të tilla përfundohen në përputhje me dispozitat e klauzolës 32A.1 të Kontratës së Koncesionit për Punimet gjeoteknike fillestare.

Gjithashtu, Punimet gjeoteknike fillestare mund të devijojnë nga objekti i masave të propozuara nga Raportet gjeoteknike të tenderit për cilëndo prej pikave të identifikuar në Tabelën 1. Në këto raste, masat alternative duhet të kenë një efekt pozitiv të paktën të njëjtë me masat e rekomanduara në Raportet gjeoteknike të tenderit dhe çdo ndryshim në çmim që vjen si pasojë duhet të përmendet në Preventivin e parashikuar në Shtojcën 7 të kësaj Kontrate. Në të gjitha rastet, masat gjeoteknike duhet të stabilizojnë skarpatat dhe të zvogëlojnë rrezikun afatgjatë. Inxhinieri i pavarur jep pëlqimin për secilin prej këtyre ndryshimeve të punimeve nëpërmjet aprovimit të Planit gjeoteknik fillestar dhe çdo ndryshim të tij dhe verifikon që objekti dhe kostot e përgjithshme të punimeve të mbeten të njëjta në nivel material.

⁵ a) Raporti gjeologjik / gjeoteknik për segmentet Milot – Rrëshen dhe Kukës – Morinë (Egnatia Odos S.A. – Planet S.A., 10/2011).

b) Raporti inxhinierik gjeologjik / gjeoteknik dhe Hartat gjeologjike inxhinierike dhe Plan-vendosjet e rreziqeve të vlerësuara, (Egnatia Odos S.A. – Planet S.A., 10/2011).

c) Raporti Teknik i Fazës I (për vlerësimin e rreziqeve dhe masat për zvogëlimin/stabilizimin e rreziqeve) dhe Hartat gjeologjike inxhinierike të përditësuara dhe Plan-vendosjet e përditësuara të rreziqeve të vlerësuara, (Egnatia Odos S.A. – Planet S.A., 07/2015).

d) Raport Teknik i Fazës II (për vlerësimin e përditësuar të rreziqeve dhe masat e përditësuara për zvogëlimin/stabilizimin e rreziqeve) (Egnatia Odos S.A. – Planet S.A., 08/2015).

e) Raporti Teknik për një përditësim të fokusuar të Punimeve Gjeoteknike Fillestare, Mars 2016 dhe Hartëzimi Gjeologjik Inxhinierik dhe Planet e renditjes së Rreziqeve (Egnatia Odos S.A. – Planet S.A., 03/2016).



Plani gjeoteknik fillestar përgatitet, dhe ndryshohet sipas nevojës, në përputhje me klauzolën 32A.1 të Kontratës së Koncesionit dhe jep, të paktën, informacionet e mëposhtme në lidhje me Punimet gjeoteknike fillestare: lloji, shkalla, dimensionet, hollësitë teknike, specifikimet, skicat tip dhe/ose të hollësishme dhe llogaritjet dhe një pasqyrë në përputhje me grafikun kohor të përgjithshëm të Projektit.

Hartimi dhe çdo ndryshim i Planit gjeoteknik fillestar bëhet nga një ekip gjeoteknik i specializuar i përbërë, si minimum, nga një inxhinier gjeolog, një inxhinier gjeoteknik dhe një inxhinier i strukturave, ku secili duhet (i) të jetë i certifikuar ose i regjistruar nga një dhomë përkatëse e akredituar, ose në Shqipëri ose në Evropë ose nga një dhomë tjetër përkatëse që është e pranueshme për Inxhinierin e pavarur; (ii) të ketë të paktën 12 vjet përvojë në projekte të ngjashme me Projektin; dhe (iii) të ketë përvojë specifike në (a) në hartimin e hartave gjeologjike inxhinierike për projektet e infrastrukturës përfshirë projekte me natyrë të ngjashme me Projektin; dhe (b) projektimin e punimeve të stabilizimit të skarpit, punimeve të dherave dhe themeleve për projektet e infrastrukturës përfshirë projekte me natyrë të ngjashme me Projektin.

Ekipi gjeoteknik i viziton të gjitha skarpitet e autostradës dhe sidomos të gjitha pikat ku propozohet të merren masa për stabilizimin e skarpit-zvogëlimin e rrezikut ose masa të tjera të propozuara nga Raportet gjeoteknike të tenderit dhe mbledh të gjitha informacionet e nevojshme për bërjen e një vlerësimi dhe rekomandimi të shëndoshë dhe të justifikuar.

Tabela 1: Përmbledhje e pikave dhe llojeve të masave më me përparësi të propozuara, Punime gjeoteknike fillestare

Punime gjeoteknike fillestare				
a\ a	Kilometrazhi i unifikuar (D: djathtas, M: majtas) (kilometri i rrugës siç është) -Kilometri i pjesëve të rrugës është i përafërt-	Kategoria e rrezikut, qershor 2015 & Shkurt 2016	Prioriteti i supozuar	Masat e propozuara, qershor 2015 & shkurt 2016
	19+000 - 19+180 R	5 (Shkurt 2016)	më me përparësi	Largim i elementeve të lira shkëmbore, ndërtim i murit në pjesen e poshtme dhe digave të kontrollit.
2	21+250 - 21+900 M (Gërryerje shpati)	5	më me përparësi	Pastrim i pritëses kundër prurjeve përgjatë gërryerjes së shpatit. Mur gravitacioni me gabione në pjesen e poshtme nga km. 21+450 deri në km. 21+650 për mbrojtje nga rënia dhe prurjet shkëmbore.
3	22+300 - 22+550 M (Gërryerje shpati)	5	më me përparësi	Largim i elementeve të lira shkëmbore dhe pastrim i prurjeve shkëmbore. Pastrim i pritëses kundër prurjeve. Zgjatim i murit në gjatësi dhe në lartësi. Pengesë mbrojtëse nga rënia e gurëve. Betonim me beton të spërkatur, ankera në shkëmb dhe vrima drenazhimi në sipërfaqen e shpatit të gërryer.
4	27+630 - 27+900 M/D (1+710 – 1+960) (Gërryerje e shpatit)	7 (mund të jetë 1-2 nëse vihen)	më me përparësi	Strukturë ujëkaluese në dalje e tombinës (gërryerje e thellë dhe gërmim nga poshtë) në km. 27+680 majtas (km. 140+140 e rrugës hyrëse në



Punime gjeoteknike fillestare				
a\ a	Kilometrazhi i unifikuar (D: djathtas, M: majtas) (kilometri i rrugës siç është) - Kilometri i pjesëve të rrugës është i përafërt	Kategoria e rrezikut, qershor 2015 & Shkurt 2016	Prioriteti i supozuar	Masat e propozuara, qershor 2015 & shkurt 2016
		re lëvizje)		mbikalim): Mur me gabion dhe mbrojtje nga erozioni i skarpit me shtresë gurësh të hedhur. Pastrim i prurjeve shkëmbore nga tombina në km. 27+900 nga kanali kullues i majtë. Ndërtim shtrese gurësh të hedhur në shpatin e gërryer në të majtë në kanalet e thella të erozionit. Monitorim-kontroll i rregullt (pika vrojtimi – pjerrësimatës).
5	35+330 - 35+940 M (9+390 – 10+000) (Gërryerje e shpatit)	4	më me përparësi	Veshje me beton në 5 (pesë) bankinat e poshtme nga km. 35+500 deri në km. 35+940. Rrjetë mbrojtëse me ankera (niveli 1 & 2), pengesë mbrojtëse nga rënia e gurëve, largim i elementeve të lira shkëmbore dhe pastrim i prurjeve shkëmbore. Betonim me beton të spërkatur, ankera në shkëmb dhe vrima drenazhimi në sipërfaqen e shpatit të gërryer në zonat me probleme. Kontroll dhe monitorim i rregullt. Alternativë: Ndërtimi i një dopiostrehe.
6	36+570 - 36+730 M (10+660 – 10+780) (Gërryerje e shpatit)	4	më me përparësi	Veshje me beton në 4 (katër) bankinat e poshtme. Ankera në shkëmb (niveli 1), pastrim i prurjeve shkëmbore, largim i elementeve të lira shkëmbore, pengesë mbrojtëse nga rënia e gurëve. Betonim me beton të spërkatur, ankera në shkëmb dhe vrima drenazhimi në sipërfaqen e shpatit të gërryer në zonat me probleme.
7	41+430 - 41+760 M/D (15+500-15+830) (Gërryerje e shpatit)	5 (mund të jetë 1-2 nëse vazhdojnë lëvizjet)	më me përparësi	Sonda për hëtim të terrenit. Projektim stabilizimi rotacional për rrëshqitjet e dheut. Hendek i veshur me beton. Mur me pilota, bankinë në pjesen e poshtme dhe vrima të gjata kullimi. Bankinë në pjesen e poshtme të skarpit - Mbrojtje kundër brejtjes nga lumi (~200m), hendek i veshur me beton. Monitorim-kontroll i rregullt (pika vrojtimi, pjerrësimatës). Pastrim i prurjeve shkëmbore, riformim skarpit i majtë, shtrese gurësh të hedhur në shpat nga km. 41+340 deri në 41+480.
8	48+750 - 48+870 R (3+920 – 4+040)	5-6	më me përparësi	Linjë betoni për pesë (5) të bankinave më të ulëta, mur me gabion 2m i lartë, pastrim i prurjeve



Punime gjeoteknike fillestare				
a\ a	Kilometrazhi i unifikuar (D: djathtas, M: majtas) (kilometri i rrugës siç është) -Kilometri i pjesëve të rrugës është i përafërt-	Kategoria e rrezikut, qershor 2015 & Shkurt 2016	Prioriteti i supozuar	Masat e propozuara, qershor 2015 & shkurt 2016
				shkëmbore, hendek i veshur me beton, veshje me mur mbajtës.
9	49+010 - 49+140 R (Gërryerje shpati)	4 (Shkurt 2016)	më me përparësi	Pastrim i prurjeve shkëmbore nga bankinat. Veshje me beton i të gjitha bankinave.
10	50+790 - 51+050 D (5+960-6+320) (Gërryerje shpati)	1-2	më me përparësi	Sonda për hetim të terrenit. Projektim stabilizimi për rrëshqitjet e dheut. Prerje e sipërme. Veshje me beton e bankinave të reja. Mbushje me gëlqere dhe çimento në çarje në shtresa. Beton i spërkatur, ankera në shkëmb dhe vrima drenazhimi. Mur me gabione me pjesen e poshtme me mbushje. Monitorim-kontroll i rregullt (pika vrojtimi, pjerrësimatës). Alternativë: Ndërtimi i një dopiostrehe ~ 100m – 150m të gjatë me mbushje themeli në të dyja anët (mbushje 10m-15m sipër pllakës së betoni).
11	52+490 - 52+520 L (7+660 - 7+690)	4 (Shkurt 2016)	më me përparësi	Ndërtimi i dy digave të kontrollit. Ndërtimi i baseneve të sedimenteve.
12	57+260 - 57+440 D 12+350-12+600 (Gërryerje shpati)	2-3	më me përparësi	Shkallëzim, pastrim i prurjeve shkëmbore, bimësi, bankinë në pjesen e poshtme të skarpit (dimensionet mbeten për t'u përcaktuar pas këqyrjes së terrenit dhe projektimit). Pastrim i pritësës kundër prurjeve, zhblllokim i tubit kullues transversal në km. 57+360. Vrima drenazhimi.
13	Gërryerje shpati djathtas. 63+850 – 63+930	6	më me përparësi	Pastrim i prurjeve shkëmbore nga bankinat. Veshje me beton i të gjitha bankinave.
14 0	64+260 - 64+390 D 19+420-19+550 (Gërryerje shpati)	5	më me përparësi	Veshje me beton në 3 (tri) bankinat e poshtme. Betonim me beton të spërkatur, ankera në shkëmb dhe vrima drenazhimi në sipërfaqen e shpatit të gërryer në zonat me probleme.
15 1	65+180 - 65+260 D 20+340-20+420	5	më me përparësi	Veshje me beton në 3 (tri) bankinat e poshtme. Betonim me beton të spërkatur, ankera në shkëmb dhe vrima drenazhimi në sipërfaqen e shpatit të gërryer në zonat me probleme.
16	Gërryerje shpati djathtas. 65+750 – 66+040	6 (Shkurt 2016)	më me përparësi	Pastrim i prurjeve shkëmbore nga bankinat. Instalimi i barrierës së rënies së gurëve.
17 2	67+740 - 67+840D 22+900-23+000 (Gërryerje shpati)	5	më me përparësi	Veshje me beton në 3 (tri) bankinat e poshtme. Betonim me beton të spërkatur, ankera në shkëmb dhe vrima drenazhimi në sipërfaqen e



Punime gjeoteknike fillestare				
a\ a	Kilometrazhi i unifikuar (D: djathtas, M: majtas) (kilometri i rrugës siç është) - Kilometri i pjesëve të rrugës është i përafërt	Kategoria e rrezikut, qershor 2015 & Shkurt 2016	Prioriteti i supozuar	Masat e propozuara, qershor 2015 & shkurt 2016
				shpatit të gërryer në zonat me probleme. Largim i materialit të rrëshqitshëm.
18 3	69+840 – 69+940 D 25+000-25+080 (Gërryerje shpati)	4-5	më me përparësi	Shkallëzim në nivelin 1, 2 dhe 3, bimësi (me hidrmbjellje), mbjellje pemësh në shtresat e dëmtuara nga era, mbyllje e çarjeve në shtresa me gëlqere-çimento. Veshje me beton e 2 bankinave të poshtme. Kontroll dhe monitorim i rregullt.
19 4	79+670 - 79+780 D 8+570 -8+690 (Gërryerje shpati)	4-5		Pastrim i prurjeve shkëmbore, largim i elementeve të lira shkëmbore, mur guri (niveli 1) nga km. 8+590-8+680, Ankerat në shkëmb (8+580-8+640), vrima drenazhimi (8+590-8+680), pengesë mbrojtëse nga rënia e gurëve (8+600 – 8+640). Veshje me beton e bankinave. Betonim me beton të spërkatur, ankerat në shkëmb dhe vrima drenazhimi. Ose, në vend të sa më lart (por me kosto më të lartë) rigërmim i skarpatit.
20	86+900 – 87+020 M (Gërryerje shpati)	4	më me përparësi	Rigërmim. Veshje me beton e bankinave të reja.
21	87+020 – 87+200 & 87+330 – 87+520 M (Gërryerje shpati)	4	më me përparësi (e para)	Largim i elementeve të lira shkëmbore, pastrim i prurjeve shkëmbore. Rrjetë mbrojtëse me ankerat (niveli 1), pengesë mbrojtëse nga rënia e gurëve. Veshje me beton e 3 bankinave të poshtme. Betonim me beton të spërkatur, ankerat në shkëmb dhe vrima drenazhimi në sipërfaqen e shpatit të gërryer në zonat me probleme. <i>(Veshje me beton e të gjithë bankinave të sipërme)</i>
22	87+200 - 87+330 L (Gërryerje shpati)	1-2 (Shkurt 2016)	Më me përparësi	Gërryerje e shpatit në një kënd të sigurt deri në lartësinë e plotë. Veshje me beton të të gjithë bankinave. Betonim me beton të spërkatur, ankerat në shkëmb dhe vrima drenazhimi në sipërfaqen e shpatit të gërryer në zonat me probleme aty ku nevojitet.
23	87+520 – 87+920 M (Gërryerje shpati)	4	Më me përparësi (e para)	Largim i elementeve të lira shkëmbore, pastrim i prurjeve shkëmbore, rrjetë mbrojtëse me ankerat, pengesë mbrojtëse nga rënia e gurëve. Veshje me beton në 3 (tri) bankinat e poshtme. Betonim me beton të spërkatur, ankerat në shkëmb dhe vrima drenazhimi në sipërfaqen e

1 4 4

[Signature]



Punime gjeoteknike fillestare				
a\ a	Kilometrazi i unifikuar (D: djathtas, M: majtas) (kilometri i rrugës siç është) -Kilometri i pjesëve të rrugës është i përafërt-	Kategoria e rrezikut, qershor 2015 & Shkurt 2016	Prioriteti i supozuar	Masat e propozuara, qershor 2015 & shkurt 2016
				shpatit të gërryer në zonat me probleme nga km. 87+670 deri në km. 87+715 & nga km. 87+860 deri në km. 87+900. (Veshje me beton e të gjithë bankinave të sipërme. Alternativa: gërryerja e tre (3) niveleve më të sipërme)
24	87+920 - 88+530 M (Gërryerje shpati)	5	më me përparësi	Largim i elementeve të lira shkëmbore, pastrim i prurjeve shkëmbore. Veshje me beton e 2 (dy) bankinave të poshtme. Betonim me beton të spërkatur dhe vrima drenazhimi në 2 (dy) nivelet e poshtme. Pastrim i prurjeve shkëmbore, veshje me beton e rrugës ekzistuese (në km. 88+000-88+260), shkallëzim (në km. 88+260). Pastrim i prurjeve shkëmbore, pengesë mbrojtëse nga rënia e gurëve mbi bordurë (nga km. 88+460 – 88+520).
25	88+740 – 88+900 M (Gërryerje shpati)	5-6	më me përparësi	Pastrim i prurjeve shkëmbore, pengesë mbrojtëse nga rënia e gurëve mbi bordurë dhe bankinën e parë. Betonim me beton të spërkatur dhe vrima drenazhimi në 2 (dy) nivelet e poshtme. Ankerat në shkëmb (km. ~88+740-88+900 në dy nivelet e poshtme). Veshje me beton në 3 (tri) bankinat e poshtme.
26	88+900 – 89+080 M (Gërryerje shpati)	5	më me përparësi (e para)	Largim i elementeve të lira shkëmbore, pastrim i prurjeve shkëmbore, Veshje me beton e 3 (tri) bankinave të poshtme. Betonim me beton të spërkatur dhe vrima drenazhimi në 2 (dy) nivelet e poshtme. Monitorim-kontroll i rregullt (pika vrojtimi dhe pjerrësimatës). (Ankera në shkëmb në nivelet 1 & 2, gardh mbrojtjeje nga rënia e gurëve)
27	89+350 – 89+630 D (Gërryerje shpati)	3	më me përparësi (e para)	Largim i elementeve të lira shkëmbore, pastrim i prurjeve shkëmbore. Veshje me beton e gjithë bankinave. Betonim me beton të spërkatur, ankera në shkëmb dhe vrima drenazhimi ku ka defekt. Rrjetë me ankera (niveli i 1rë), gardh mbrojtës nga rënia e gurëve në bankinën e 1rë)
28	91+150 – 91+320 D (Gërryerje shpati)	5	më me përparësi	Hendek i veshur me beton. Rishtrim dhe sheshim i materialit të krijuar nga rrëshqitja e dheut në



Punime gjeoteknike fillestare				
a)	Kilometrazhi i unifikuar (D: djathtas, M: majtas) (kilometri i rrugës siç është) -Kilometri i pjesëve të rrugës është i përafërt-	Kategoria e rrezikut, qershor 2015 & Shkurt 2016	Prioriteti i supozuar	Masat e propozuara, qershor 2015 & shkurt 2016
			(e para)	vendin ku ndodhet. Bankinë në pjesen e poshtme me gabione. Veshje me beton e të gjitha bankinave të poshtme të shpatit të gërryer. (Rigërmim, bimësi)
29	93+100– 93+300 D (Gërryerje shpati)	5	më me përparësi (e para)	Ndërtim muri me gurë nën shtyllë. (Rigërmim, bimësi)
30	094+150 - 094+550 M (Gërryerje shpati)	5	më me përparësi (e para)	Veshje e shpatit me rrjetë, largim i elementeve të lira shkëmbore, pastrim i prurjeve shkëmbore, veshje me mur mbajtës, mur në pjesen e poshtme. Veshje me beton e pjesëve të bankinave të gërryera. (Rrjetë me ankera)
31	101+690 - 101+950 M (Mbushje e trupit të rrugës)	4	më me përparësi (e para)	Monitorim, mur gravitacioni në pjesen e poshtme, bimësi, projektim



43



Shtojca 7

Preventivi

Preventivi i cmimeve i aplikueshëm për Punimet Fillestare Gjeoteknike dhe Urën e Kukësit (tabela të ndara)



[Handwritten signatures in blue ink]



Handwritten signatures in blue ink.



Nr.	PËRSHKRIMI I PUNIMEVE	Njësi	Sasia	Çmimi njësi (EUR)	Çmimi total (EUR)
PREVENTIV					
0	PUNIMET E PROJEKTIMIT (paguar nga investitor - JO OFERTË PËR KËTË ARTIKULL)				
1.	Projektimi kryesor dhe 'cumber' (gjatë ndërtimit). Çmimi përfshin: - Projekti përfundimtar - Projektim 'cumber' (gjatë ndërtimit me konsolë) - Studim gjeoteknik - rrjetat gjeodetike e projektit - Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis - dokumentacioni i projektit të hidrologjisë - dokumentacioni i projektit për provën nën ngarkesë - Studimi i mbikëqyrjes së fshehtë	copë	1,00	0,00	0,00
	PROJEKTIMI - TOTAL			0	0,00
A.	NËNSTRUKTURAT				
1.	PUNIME DHEU (TË DHËNA SIPAS DISIPLINËS GJEOTEKNIKE TË NDARË).				
1.1.	Gërmimi, ngarkimi dhe transporti i materialit të gërmuar të kategorisë III dhe IV për themele për krahë anësorë dhe këmbë ure	m ³	6.899,76	13,05	90.041,80
1.2.	Mbushje e themeleve me material nga gërmimet	m ³	2.400,00	3,38	8.112,00
1.3.	Formimi i pritave dhe pykave të pritave ngjitur me krahët anësorë të urës.	m ³	6.500,00	9,46	61.490,00
1.4.	Formimi i pykave me Zhavorr pas krahut anësor	m ³	2.954,40	17,57	51.908,80
1.5.	Mbulimi i pykave të pritës me gurë të	m ²	600,00	66,22	39.732,00



gdhendur trashë

1.6.	Gërmime në shtrat deti pa përdorim eksplozivësh	m ³	7.008,00	2,57	18.010,50
1.7.	Bërthamë e mbushur me gurët e strukturave detare të rëndësës.	m ³	26.029,86	9,49	247.023,30
1.8.	Gërmim i tuneleve ose puseve pa përdorim eksplozivësh në gjithë llojet e tokës	m ³	5.849,82	17,62	103.073,80
1.9.	Kompensim shtesë për gërmimin e tuneleve ose puseve në kushte të këqija të tokës (rrjedhje e lartë e ujërave, tokë e ngritur, etj.)	m ³	5.849,00	4,16	24.337,60
1.10.	Kontroll i rrjedhjes së ujërave nëntokësore gjatë gërmimit të tuneleve apo puseve	artikulli	4,00	25.000,00	100.000,00
1.11.	Shpim me rrotullim goditje për vrima me diametër 46 mm për çimentim përforcimi në gjithë llojet dhe kushtet e tokës (para-çimentim i pusit nga sipërfaqja)	m	9,00		
1.12.	Shpim me rrotullim goditje për vrima me diametër 46 mm për çimentim përforcimi në gjithë llojet dhe kushtet e tokës (çimentim në pus gjatë gërmimit të pusit)	m	10,00		
1.13.	Çimentim përforcimi nën presion 0,7MPa deri 3,0MPa në gjithë llojet dhe kushtet e tokës	ton	360		
1.14.	Tuba çeliku dhe aksesore në vrimat e llaçit të cimentos	kg	2,9		
1.15.	Materiale dhe hak pune për përzierjen e bentonitit në llaçin e cimentos	kg	0,1		
1.16.	Materiale dhe hak pune për përzierjen e rrës në llaçin e cimentos	ton	11,4		
TOTAL PUNIME DHEU					743.730,00

2. PUNIME BETONI

2.1.	Furnizim materiali, prodhim dhe ndërshtresimi i betonit të bazamentit C30/20 poshtë themeleve të krahëve anësorë, puseve dhe poshtë pllakave kalimtare.	m ³	76,85	121,62	9.346,30
2.2.	Furnizim materiali, prodhim dhe ndërshtresimi i betonit të bazamentit C30/37 për themelet e krahëve anësorë të urës	m ³	731,82	148,65	108.785,00
2.3.	Ndërtimi i puseve të themeleve me diametër				



	9.0 m				
2.3.1.	Furnizim materiali, prodhim dhe ndërshtresimi i betonit të bazamentit C30/37 për pusët e themeleve Përforcimi është llogaritur veçmas.	m ³	3.815,10	148,65	567.114,60
2.3.2	Përforcimi i puseve	kg	214.000,00	1,49	318.860,00
2.4	Ndërtimi i mikropilotave RC me diametër Ø40				
2.4	Furnizim materiali, prodhim dhe ndërshtresimi i betonit të bazamentit C30/37 për themelet e krahëve anësorë dhe këmbëve të urës (pamkët e mikropilotave)	m ³	57,88	148,65	8.603,30
2.4.2.	Transport i pajisjeve, zhvendosje e pajisjeve, gërmim materiali për pilotat dhe ndërshtresimi dhe përforcimi i betonit të pilotave.	m	9.292,00	70,00	650.440,00
2.43.	Përforcimi i pilotave	kg	56.432,82	1,49	84.084,90
2.5	Furnizim materiali, prodhim dhe ndërshtresimi i betonit C30/37 për muret e krahëve anësorë dhe krahëve të urës	m ³	1.545,03	209,46	323.622,60
2.6	Furnizim materiali, prodhim dhe ndërshtresimi i betonit C30/37 për ndërtimin e këmbëve duke përdorur kallëpe betoni rrëshqitëse	m ³	2.137,50	220,00	470.250,00
2.7	Furnizim materiali, prodhim dhe ndërshtresimi i betonit C30/37 për ndërtimin e soletave të tranzicionit prapa krahëve anësorë të urës	m ³	53,16	155,41	8.261,60
2.8	Furnizim materiali, prodhim dhe ndërshtresimi i betonit C50/60 për ndërtimin e kuadrateve mbajtës	m ³	13,00	608,11	7.905,40
2.9	Furnizim dhe ndërshtresim i përforcimit për të gjithë pjesët e nënstrukturave (përveç puseve)	kg	1.158.672,27	1,35	1.564.207,50
2.10	Mbrojtje me veshje antigerryese (polimerike ose të ngjashme) për të gjithë elementet e betonit të nënstrukturës të ekspozuar ndaj ujit.	m ²	2.200,00	30,00	66.000,00

TOTAL PUNIME BETONI

4.187.481,40



3. PUNIME TË TJERA NË NËNSTRUKTURA

3.1.	Hidroizolim i sipërfaqeve të betonit në kontakt me tokën	m ²	3980,98	12,16	48.408,71
3.2.	Furnizimi, transporti dhe				
3.2.1.	Mbështetëse kupë V8000 kN / H1500 kN / Dx +220 -220mm	copë	4,00	8.783,78	35.135,11
3.2.2.	Mbështetëse kupë V8000 kN Dx +220 -220mm	copë	4,00	8.783,78	35.135,11
3.3.	Ndërtimi i këmbëve ndihmëse RC për ndërtimin me konsolë të superstrukturës	copë	0,00	74.162,16	0,00
3.4.	Shembje, transport dhe depozitim në këmbët ndihmëse	copë	0,00	11.351,35	0,00

TOTALI PUNIME TË TJERA NË NËNSTRUKTURA

118.679,01

1. PUNIME DHEU

743.730,04

2. PUNIME BETONI

4.187.481,41

3. PUNIME TË TJERA NË NËNSTRUKTURA

118.679,01

TOTALI PUNIME NË NËNSTRUKTURA

5.049.890,41

B. SUPERSTRUKTURA

4. PUNIME BETONI

4.1.	Furnizim material, prodhim dhe ndërshtesimi i betonit C40/50 për ndërtimin e superstrukturës së paranderur RC Çmimi përfshin të gjithë skelat dhe kallëpet e nevojshme, furnizimin, montimin, lëvizjen, çmontimin dhe transportimin.	m ³	8.000,00	400,00	3.200.000,00
4.2.	Furnizim material, prodhim dhe ndërshtesimi i betonit C30/37 për ndërtimin e trotuareve (përfshirë barrierat e sigurisë "New Jersey")	m ³	442,00	140,00	61.880,00

51



4.3.

Furnizim dhe ndërshtresim i përfundimit për të gjithë elementet e superstrukturës

kg 1.000.000,00 1,35 1.350.000,00

4.4.

Furnizim, instalim, paranderje dhe injektim i kllapave nga çeliku i gradës së lartë së bashku me të gjithë pjesët e kërkuara dhe pajisjet. Çeliku është i cilësisë f02/fz = 1670/1860 N/mm².

kg 480.000,00 7,79 3.739.200,00

TOTAL PUNIME BETONI

8.351.080,00

5. PUNIMET PËRFUNDIMTARE DHE PAJISJET E URËS

5.1.

Vendosja e hidroizolimit mbi sipërfaqet e përgatitura të shtrojës së soletës. Hidroizolimi përfshin veshje me rrëshirë epokside (përdorimi 0,5 kg/m²), kristal kuarci me granulim 0,7 mm (përdorimi 0,7 kg/m²), emulsion bituminoz 2,5 kg/m², shirita bituminoz 5mm të trasha të vendosura me procedurë të nxehtë.

m² 7.330,00 22,97 168.370,10

5.2.

Shtresë mbrojtëse me asfalto-beton AB 11s, 4 cm i trashë.

m² 6.980,00 9,48 66.170,40

5.3.

Shtresë e konsumueshme me stuko ndarese, 4 cm i trashë.

m² 6.980,00 10,88 75.942,40

5.4.

Mbushja e bashkimeve (2 cm e gjerë) ndërmjet asfaltit dhe bordurës së trotuarit, dhe ndërmjet asfaltit dhe kompensatorëve të bymimit

m 1.410,00 6,76 9.531,60

5.5.

Furnizimi, instalimi dhe mbrojtja antikorrozive e barrierave të sigurisë prej çeliku (mbrojtje antikorrozive për mjedisin CSI dhe CSM galvanizim me të nxehtë + dy shtresa veshje mbrojtëse)

m 0,00 270,27 0,00

5.6.

Furnizimi, përgatitja dhe instalimi i kompensatorëve të bymimit të hidroizoluar me lëvizje +240mm (si MAGEBA D480)

m 44,00 2.567,57 112.973,00

5.7.

Furnizimi, përgatitja dhe instalimi i repers për monitorimin e deformimit të bashku me lidhjen me rrjetin ekzistues rilevues

copë 24,00 67,57 1.621,68



5.8.	Furnizimi dhe futja e tubave PVC me diametër 100mm në soletën për shërbimet komunale.	m	2.200,00	10,81	23.782,00
5.9.	Furnizimi, transporti dhe ndërshtresimi i granitit 18/26 cm bordurë së bashku me llaçin.	m	2.200,00	81,08	178.376,00
5.10.	Furnizimi dhe futja e ullukëve të kullimit së bashku me tubat e kullimit deri të kolektori kryesor.	copë	60,00	1.621,62	97.297,20
5.11.	Furnizimi dhe futja në beton e tubave të kullimit	m	650,00	202,70	131.755,00
5.12.	Furnizimi dhe futja në beton e kornizave parafabrikat (elementi i skajit)	m	1.200,00	229,73	275.676,00
5.13.	Ndërtimi i soletës së shtrojës ndërmjet krahë shpatet e krahëve anësorë	m ²	310,00	40,54	12.567,40
5.14.	Ngarkesa e testit	LS	1,00	10.000,00	10.000,00
5.15.	Skicat sipas rregulloreve, në 6 kopje	LS	0,00	0,00	0,00
5.16.	Projektimi dhe instalimi i pajisjeve për monitorimin e urës gjatë përdorimit (përforcimi, lagështia, zhvendosja e përgjithshme, lëvizja e kompensatorëve të bymimit, përsheptimi, tensioni) së bashku me stacionin e energjisë ose furnizimin me energji diellore.	LS	1,00	400.000,00	400.000,00

**PUNIMET PËRFUNDIMTARE DHE PAJISJET E URËS TOTAL
TOTALI PUNIME PËRFUNDIMTARE**

1.564.062,80

**PERMBLEDHJA E PUNIMEVE MBI
SUPERSTRUKTURËN**

4.	PUNIME BETONI	8.351.080,00
5.	PUNIMET PËRFUNDIMTARE DHE PAJISJET E URËS	1.564.062,80

TOTAL PUNIME SUPERSTRUKTURE

9.915.142,80



TOTAL PERMBLEDHJE	
0. PROJEKTIMI	
A. PERMBLEDHJA E PUNIMEVE MBI NËNSTRUKTURË	
1. PUNIME DHEU	743.730,00
2. PUNIME BETONI	4.187.481,40
3. PUNIME TË TJERA NË NËNSTRUKTURA	118.679,00
TOTALI PUNIME NË NËNSTRUKTURA	5.049.890,40
B. RIKAPITULLIMI I PUNIMEVE MBI SUPERSTRUKTURË	
4. PUNIME BETONI	8.351.080,00
5. PUNIMET PËRFUNDIMTARE DHE PAJISJET E URËS	1.564.062,80
TOTALI PUNIME NË SUPERSTRUKTURA	9.915.142,80
TOTAL	14.965.033,20
TVSH	
TOTALI ME TVSH	

Vetëm ata artikuj në tabelën e mësipërme të cilët janë hijezuar me të kuqe janë subjekt i rregullimit sipas paragrafit 15.1.2. të Kontratës së Koncesionit



Shtojca 8

Propozimet e Koncesionarit

Pjesa 1: Propozime për punime të Koncesionarit





Pjesa 2: Propozime për shërbime të Koncesionarit



 56





Shtojca 9

Pikat hyrëse-dalëse në Autostradë

Drejtimi: Milot – Morine (Ana e djathte)

Pika 0+000 është fillimi i rrugës pas rrethrotullimit të Milotit

ID	Vendndodhja	Gjatësia(m)	Materiali rrugor (ngjitur me rrugën)	Të con në	Kategoria e parë	Kategoria e dytë	Kategoria e tretë	Komente
1	0+100	100	Zhavorr	Shitës	x			
2	1+000	20	Zhavorr	Shitës	x			
3	2+300	3	Asfalt	Shtëpi			x	
4	2+390	2	Zhavorr	Shtëpi			x	
5	3+000	2	Zhavorr	Shtëpi			x	
6	4+300	100	Asfalt	Shitës	x			
7	4+600	20	Asfalt	Shtëpi-Kafe			x	
8	5+040	70	Asfalt	Stacion karburanti Elda			x	
9	5+300	10	Zhavorr	Rruge dheu	x			
10	5+770	10	Zhavorr	Rruge dheu	x			
11	7+700	100	Asfalt	Shitës		x		
12	8+300	4	Zhavorr	Shtëpi			x	Nuk ka mundësi tjetër për të hyrë në shtëpi
13	8+450	4	Zhavorr	Rrugë		x		
14	8+500	100	Zhavorr	Bar Restorant "Bledi"			x	
15	8+600	8	Zhavorr	Rrugë				Rrugë lidhëse
16	8+700	4	Asfalt	Shtëpi			x	
17	9+900	100	Asfalt	Stacion karburanti "Gulf"			x	
18	10+300			Dalje në drejtimin Peshkopi				
19	11+300	20	Zhavorr	Punishte			x	Ka nevojë për parmakë
20	11+500	200	Zhavorr	Punishte			x	Ka nevojë për parmakë

57



ID	Vendndodhja	Gjatësia(m)	Materiali rrugor (ngjitur me rrugën)	Të con në	Kategoria e parë	Kategoria e dytë	Kategoria e tretë	Komente
21	12+550	4	Zhavorr	Shtëpi				
22	12+600	4	Zhavorr	Shtëpi				
23	12+650	4	Zhavorr	Shtëpi				
24	12+700	4	Zhavorr	Shtëpi				
25	12+800	6	Asfalt	Shtëpi				
26	12+900	4	Zhavorr	Shtëpi				
27	13+000	4	Zhavorr	Shtëpi				
28	13+050	3.5	Zhavorr	Shtëpi				
29	13+100	4	Zhavorr	Shtëpi				
30	13+150	50	Zhavorr	Bar Restaurant			x	
31	13+200	6	Asfalt	Rrugë fshati				
32	13+250	4	Zhavorr	Shtëpi				
33	13+350	3.8	Beton	Shtëpi				
34	13+600	5.5	Beton	Shtëpi				
35	13+700	2	Zhavorr	Shtëpi				
36	13+800	6	Zhavorr	Gërmim i prerë			x	
37	14+100	20	Asfalt	Hyrja në HECin e ri			x	
38	14+200	82	Asfalt	Dalje nga HECi			x	
39	15+100	6	Zhavorr	Shtëpi				
40	15+600	10	Zhavorr	Dalje nga kantieri			x	
41	16+600		Zhavorr	Dalje për Rubik nga Tirana				
42	16+600		Asfalt	Dalje për Rubik				
43	17+200	6	Zhavorr	Rruge dheu - Shtëpi			x	Hyrje-Dalje për grup Shtëpish
44	17+500	6	Zhavorr	Rruge dheu - Shtëpi			x	Hyrje-Dalje për grup Shtëpish
45	19+100	5.3	Zhavorr	Shtëpi				
46	19+120	6.5	Beton	Shtëpi				
47	19+350	30	Asfalt	Dalje nga Rubik (e dyta)				
48	19+550	6	Asfalt	Rruga e vjetër për Kukes				

78



ID	Vendndodhja	Gjatësia(m)	Materiali rrugor (ngjitur me rrugën)	Të con në	Kategoria e parë	Kategoria e dytë	Kategoria e tretë	Komente
49	20+150	150	Beton	Stacion karburanti Erando			x	
50	20+350	7	Asfalt	Punime ndërtimi			x	
51	21+400	30	Zhavorr	Fushë	x			
52	21+800	50	Zhavorr	Fushë	x			
53	22+100	6	Zhavorr	Rrugë kantier punimi			x	
54	22+500	100	Zhavorr	Bar - Kafe			x	
55	23+100	4	Asfalt	Rruga për në mbikalim metal			x	
56	23+400	1	Zhavorr	Rruge dheu			x	
57	23+600	80	Zhavorr	Parking për Stacion karburanti			x	
58	24+500	6	Zhavorr	Punime ndërtimi			x	
59	26+800	100		Dalje për Rreshen				
60	27+900	3	Zhavorr	Fushë	x			Prerje parmaku
61	31+700	2	Zhavorr	Fushë	x			Prerje parmaku
62	39+400	6	Zhavorr	Dalje ne River	x			
63	43+100	200	Zhavorr	Fushë			x	Para stacion karburanti "NBT"
64	46+000	120	Asfalt	Stacion karburanti" Kastrati"			x	
65	47+850	50	Zhavorr	Shtëpi	x			
66	49+700	3	Zhavorr	Rruge dheu-Shtëpi	x			
67	50+500	6	Zhavorr	Rruge dheu	x			
68	52+000	2	Zhavorr	Fushë	x			
69	52+600	2	Zhavorr	Në drejtim të lumit	x			
70	53+300	3	Zhavorr	Rrugë fshati	x			
71	54+200	5	Zhavorr	Pronë, furnizim me ujë	x			

59

59



ID	Vendndodhja	Gjatësia(m)	Materiali rrugor (ngjitur me rrugën)	Të con në	Kategoria e parë	Kategoria e dytë	Kategoria e tretë	Komente
72	56+100	5.5	Zhavorr	Shtëpi	x			(direkt pas urës)
73	58+300	15	Zhavorr	Fushë	x			
74	59+600		Asfalt	Dalje për Fan				
75	62+900	4	Zhavorr	Punishte	x			
76	66+150	110	Beton	Stacion karburanti "1111"			x	
77	69+700	4	Zhavorr	Rruge dheu	x			
78	70+600	6	Zhavorr	Shitës	x			Para tunelit
79	77+200	8	Beton	Rruge dheu	x			Prerje parmaku
80	79+400	2	Zhavorr	Rruge dheu	x			Prerje parmaku
81	80+400		Zhavorr	Fushë	x			Prerje parmaku por nuk është larguar
82	85+300	30	Asfalt	Nga njëra anë e korsisë në tjetrën			x	(Interchange do të ndërtohet)
93	85+500	6	Zhavorr	Parking		x		
94	85+600	5	Zhavorr	Fushë		x		
95	86+500	8	Zhavorr	Fushë		x		
96	91+000	6	Asfalt	Lidhje me rrugën e vjetër				
97	91+050	6	Asfalt	Rrugë e shkurtër	x			
98	92+100	4	Zhavorr	Shtëpi në kodër			x	
99	92+450	50	Zhavorr	Bar "Oruci"		x		
100	92+600	4.5	Zhavorr	Bar kafë		x		
101	92+900	100	Asfalt	Stacion karburanti "Oruci"		x		
102	93+900	6	Zhavorr	Rruga për liqen		x		
103	94+150	100	Beton	Bar-Restorant "DRINI"			x	
104	94+200	1	Asfalt	Nga njëra anë e korsisë në tjetrën	x			Prerje në parmakun e mesëm
105	95+380	4	Zhavorr	Pronë			x	



ID	Vendndodhja	Gjatësia(m)	Materiali rrugor (ngjitur me rrugën)	Të con në	Kategoria e parë	Kategoria e dytë	Kategoria e tretë	Komente
106	95+700	50	Zhavorr	Pronë		x		
107	97+100			Dalje për Kukes				
108	97+500	4	Zhavorr	Shtëpi	x			
109	97+800	80	Zhavorr	Pronë Bar Kafe Muja			x	
110	98+000	6	Asfalt	Rrugë lidhëse				
111	98+200	4	Zhavorr	Pronë	x			
112	98+500	4	Zhavorr	Rrugë lidhëse				
113	98+550	4	Zhavorr	Rrugë lidhëse		x		
114	98+750	4	Zhavorr	Në drejtim të fshatit		x		
115	98+780	4	Zhavorr	Shtëpi		x		
116	98+800	2	Zhavorr	Shtëpi		x		
117	98+900	2	Zhavorr	Shtëpi		x		
118	98+950	50	Zhavorr	Rrugë fshati +Punishte			x	
119	99+100		Zhavorr	Punishte		x		
120	100+000	4	Zhavorr	Rrugë dheu	x			
121	100+600	5.5	Asfalt	Rrugë dheu - Shtëpi		x		
122	102+250	4	Zhavorr	Shtëpi		x		
123	102+300	4.5	Zhavorr	Shtëpi		x		
124	103+450	70	Zhavorr	Parking car		x		
125	104+500	250	Asfalt	Stacion karburanti "Elda"			x	
126	105+000		Zhavorr	Dalje ne Gjegjan				
127	105+600	4	Zhavorr	Shtëpi			x	
128	106+000	4	Beton	Shtëpi			x	
129	106+200	4.5	Zhavorr	Shtëpi		x		
130	106+400	4	Beton	Pronë			x	
131	106+500	4.5	Zhavorr	Shtëpi		x		
132	106+250	2	Zhavorr	Shtëpi		x		
133	107+250	4	Zhavorr	Dalje ne Bardhoc				
134	107+350	4	Zhavorr	Rruge dheu		x		
135	107+800	2	Zhavorr	Pronë		x		
136	108+500	6	Zhavorr	Bar Restorant "			x	

Pd 61

61



ID	Vendndodhja	Gjatësia(m)	Materiali rrugor (ngjitur me rrugën)	Të con në	Kategoria e parë	Kategoria e dytë	Kategoria e tretë	Komente
				JNK"				
137	108+850	120	Beton	Stacion karburanti IP			x	
138	109+200	4	Zhavorr	Pronë		x		
139	109+500	4,5	Zhavorr	Pronë		x		
140	109+900	4	Zhavorr	Rruge dheu		x		
141	111+100	120	Zhavorr	Dalje për Morine			x	
142	111+600	4	Zhavorr	Pronë		x		
143	112+000	6	Zhavorr	Pronë		x		
144	112+300	4	Zhavorr	Pronë		x		
145	112+350	2	Zhavorr	Shtëpi		x		
146	112+550	4	Zhavorr	Shtëpi		x		
147	112+300	4.5	Zhavorr	Rruge dheu	x			
148	113+400	20	Beton	Kafe Restorant Dogana Morine			x	

Drejtimi: Morinë - Milot

(Ana e djathtë)

Pika 0+000 është menjëherë pas doganës së Morinës (fundi i parmakëve të mesit) = Ch.113+400

ID	Kilometrazhi	Gjatesia	MATERIALI RRUGOR (NGJITUR ME RRUGEN)	Te con ne	Kategoria e parë	Kategoria e dytë	Kategoria e tretë	Komente
1	0+000	4	Zhavorr	Fushë	x			
2	0+100	6	Asfalt	Bar Restorant			x	
3	0+250	4	Asfalt	Dalje nga Bar Restorant			x	
4	0+280	4	Zhavorr	Fushë	x			
5	0+700	50	Asfalt + Zhavorr	Dalje nga Punishte		x		
6	1+400	20	Beton	Bar Restorant " Sylaj" brothers			x	
7	2+000	100	Asfalt	Hyrje dhe dalje e Komunës Terthore			x	



ID	Vendndodhja	Gjatësia(m)	Materiali rrugor (ngjitur me rrugën)	Të con në	Kategoria e parë	Kategoria e dytë	Kategoria e tretë	Komente
8	2+800	250	Beton	Stacion karburanti “Kastrati”			x	
9	3+200	4	Zhavorr	Fushë	x			
10	3+810	6	Zhavorr	Rrugë e vjetër	x			
11	3+900	100	Asfalt	Rrugë fshati		x		
12	5+400	5	Asfalt	Rrugë fshati		x		
13	5+900	100	Zhavorr	Fushë	x			
14	6+500	5	Asfalt	Shtëpi		x		
15	6+550	6	Zhavorr	Shtëpi		x		
16	7+050	4	Zhavorr	Bar Restorant			x	
17	7+900	6	Zhavorr	Fushë	x			
18	8+350	6	Zhavorr	Dalje për Gjegjan		x		
19	8+400	6	Zhavorr	Fushë	x			
20	8+500	6	Asfalt	Dalje		x		
21	8+600	6	Asfalt	Dalje		x		
22	9+000	200	Beton	IP Stacion karburanti			x	
23	10+700	20	Zhavorr	Bar Kafe		x		
24	10+900	4	Zhavorr	Shtëpi		x		
25	12+000	3.5	Zhavorr	Rruge dheu		x		
26	12+600	8	Zhavorr	Rrugë për në fshat		x		
27	14+000	4	Zhavorr	Rrugë për në fshat		x		
28	14+200	4	Zhavorr	Dyqan I vjetër, Shtëpi	x			
29	14+600	6	Zhavorr	Dalje për në fshat		x		
30	15+300	4	Zhavorr	Lidhje me rrugën e vjetër				
31	15+550	4	Zhavorr	Rrugë paralele	x			
32	15+800	150	Beton	“Gulf” Stacion karburanti			x	
33	16+000	8	Asfalt	Hyrje në Kukës		x		
34	19+600	4	Zhavorr	Shtëpi		x		
35	20+100			Hyrje për në				



ID	Vendndodhja	Gjatësia(m)	Materiali rrugor (ngjitur me rrugën)	Të con në	Kategoria e parë	Kategoria e dytë	Kategoria e tretë	Komente
				Kukes				
36	20+300	100	Beton	Stacion karburanti "Oruci"		x		
37	20+450	50	Zhavorr	Bar Kafe		x		
38	20+500	100	Beton	Bar Restorant "Oruci"		x		
39	20+700	100	Zhavorr	Kantier punimi		x		
40	20+900	4	Zhavorr	Kantier punimi		x		
41	21+000	4	Zhavorr	Kantier punimi		x		
42	22+150	4	Zhavorr	Kantier punimi	x			
43	22+200	100	Zhavorr	Kantier punimi	x			
44	22+700	6	Zhavorr	Bar Restorant			x	
45	23+200	4	Zhavorr	Dalje	x			
46	23+400	10	Zhavorr	Lidhje për në rrugën e vjetër				
47	24+600	100	Zhavorr	Fushë	x			
48	27+600	200	Asfalt	Stacion karburanti+Bar kafe			x	
49	27+700	50	Beton	Bar Kafe			x	
50	27+900	100	Asfalt	Shkembimi i Kalimashit		x		
51	36+500	4	Zhavorr	Fushë	x			
52	36+700	100	Zhavorr	Shitës	x			
53	36+900		Asfalt	Hyrja në zyrat e mirëmbajtjes së tunelit				
54	42+600	4	Asfalt	Hyrje dalje në ndërtesë të vjetër	x			
55	43+900	4	Zhavorr	Në drejtim të lumit	x			
56	44+300	4	Zhavorr	Devijim	x			
57	45+400	10	Zhavorr	Shtëpi + Business			x	



ID	Vendnd odhja	Gjatës ia(m)	Materiali rrugor (ngjitur me rrugën)	Të con në	Katego ria e parë	Katego ria e dytë	Katego ria e tretë	Komente
58	52+100	10	Zhavorr	Dalje për Fan				
59	52+550	200	Zhavorr	Ndërtesë në process ndërtimi			x	Parmaku nuk është larguar
60	53+300	1	Zhavorr	Rrugë fshati			x	
61	54+700	400	Beton	Stacion karburanti “ Boci”+Caffe+ Restorant			x	
62	57+050	2	Zhavorr	Shtëpi e vjetër	x			
63	62+700	4	Zhavorr	Në drejtim lumi	x			
64	64+200	4	Food bridge	Pronë+ Shtëpi	x			
65	65+050	4	Beton bridge	Shtëpi	x			
66	67+100	6	Zhavorr	Fushë	x			
67	69+200		Asfalt	Dalje ne Reps				
68	69+800	200	Beton	Stacion karburanti” NBT			x	
69	79+900	4	Zhavorr	Fushë		x		
70	82+150	4	Zhavorr	Fushë		x		
71	85+500		Asfalt	Dalje për Rreshen				
72	86+700	4	Zhavorr	Në drejtim lumi	x			
73	88+400	100	Zhavorr	Hyrje dalje në HEC			x	
74	89+350	150	Asfalt	Stacion karburanti “ Toma”			x	
75	89+550	50	Zhavorr	Rruge dheu- Shtëpi	x			
76	89+850	50	Beton	Bar Restorant			x	
77	90+000	10	Zhavorr	Shtëpi	x			
78	90+100	10	Zhavorr	Shtëpi	x			
79	90+150	10	Zhavorr	Shtëpi	x			
80	90+300	6	Zhavorr	Në drejtim të kodrës	x			
81	90+350	6	Zhavorr	Shtëpi	x			
82	90+550	6	Zhavorr	Rruge dheu+Shtëpi	x			



ID	Vendnd odhja	Gjatës ia(m)	Materiali rrugor (ngjitur me rrugën)	Të con në	Katego ria e parë	Katego ria e dytë	Katego ria e tretë	Komente
83	90+700	6	Beton	Bar Restorant			x	
84	91+200	50	Zhavorr	Ndërtesë në proces ndërtimi			x	
85	92+200	4	Zhavorr	Shtëpi			x	
86	92+650	50	Zhavorr	Bar Kafe			x	
87	92+750	8	Asfalt	Shtëpi			x	
88	92+950	6	Beton	Shtëpi			x	
89	93+000	4	Zhavorr	Shtëpi			x	
90	93+050	4	Zhavorr	Shtëpi			x	
91	93+100	4	Zhavorr	Shtëpi			x	
92	93+400	150	Beton	Bolv Oil Stacion karburanti			x	
93	95+600	4	Zhavorr	Në drejtim lumi	x			
94	95+600	100	Zhavorr	Bar Kafe			x	
95	95+700		Asfalt	Dalje ne Rubik				
96	96+400	200	Beton	Bar Restorant			x	
97	97+400	10	Zhavorr	Rruge dheu	x			
98	97+800	100	Zhavorr	Bar Restorant			x	
99	98+600	50	Beton	Bar Kafe			x	
100	98+650	50	Zhavorr	Bar			x	
101	98+800	6	Zhavorr	Fushë	x			
102	98+900	10	Zhavorr	Dalje tëk lumi	x			
103	99+700	4	Zhavorr	Devijim për Shtëpi			x	
104	99+750	4	Zhavorr	Shtëpi			x	
105	99+850	4	Zhavorr	Shtëpi			x	
106	99+900	4	Zhavorr	Shtëpi			x	
107	99+950	6	Asfalt	Shtëpi			x	
108	100+000	4	Zhavorr	Shtëpi			x	
109	100+200	4	Zhavorr	Shtëpi				
110	100+300	100	Zhavorr	Fushë	x			
111	100+400	4	Zhavorr	Shtëpi			x	
112	100+450	4	Zhavorr	Shtëpi			x	
113	100+500	150	Beton	Stacion karburanti (Xhixho)			x	



ID	Vendnd odhja	Gjatës ia(m)	Materiali rrugor (ngjitur me rrugën)	Të con në	Katego ria e parë	Katego ria e dytë	Katego ria e tretë	Komente
114	101+700	100	Beton	Kantier punimi	x			
115	102+010	6	Asfalt	Kantier punimi	x			
116	102+450	50	Zhavorr	Kantier punimi	x			
117	102+700	8	Beton	Business			x	
118	102+800	100	Beton	Stacion karburanti "IT Oil"			x	
119	103+100	20	Zhavorr	Kantier punimi			x	
120	104+600	10	Zhavorr	Në drejtim të lumit	x			
121	104+700	8	Zhavorr	Shtëpi			x	
122	106+800	10	Zhavorr	Në drejtim të lumit	x			
123	107+600	30	Zhavorr	Fushë	x			
124	108+400	15	Zhavorr	Fushë	x			
125	108+600	4	Zhavorr	Shtëpi			x	
126	108+700	30	Zhavorr	Kantier punimi		x	x	
127	108+900			Dalje për Lezha				
128	110+010	6	Asfalt	Shtëpi			x	
129	112+100	4	Zhavorr	Shtëpi			x	
130	112+300	200	Beton	"Kasmi Oil" Stacion karburanti			x	



67

[Handwritten signatures and initials in blue ink]



Shtojca 10

Modeli financiar

Jepet më vete.



68

68



Shtojca 11

Lejet dhe licensat ekzistuese

1. Leje Mjedisore për Segmentin 1
2. Leje Mjedisore për Segmentin 2
3. Leje Mjedisore për Segmentin 3



69



Shtojca 12

Sigurimet e nevojshme

KËRKESAT MINIMALE PËR SIGURIMIN

Koncesionari merr dhe mban mbulimet e mëposhtme me sigurim, në çdo moment gjatë periudhës së Ndërtimit, nëpërmjet policave dhe nga sigurues dhe risigurues të pranueshëm për Huadhënësit dhe për Autoritetin Kontraktues, sipas kushteve të mëposhtme:

PJESA 1 – SIGURIMET PËR NDËRTIMIN**SIGURIMI I KONCESIONARIT GJATË PERIUDHËS SË NDËRTIMIT****1. Sigurimi i të gjitha rreziqeve në ndërtim**

Mbulimi : Punimet e kontratës të realizuara dhe gjatë realizimit materialet dhe punimet provizore, për sa kohë janë në Territorin e Projektit, nga të gjitha rreziqet që shkaktojnë humbje ose dëme materiale.

Shuma e siguruar : Një shumë e mjaftueshme për të paguar kërkesat për dëmshpërblim në bazë të restaurimit dhe jo më të vogël se [•] për qind e Punimeve kapitale [mbetet për t'u përcaktuar nga Koncesionari dhe për t'u aprovuar nga Huadhënësit].

Shumat e zbritshme : Në lidhje me çdo ngjarje të ndodhur, gjatë periudhës së ndërtimit dhe kolaudimit:

i) Nga tërmeti

Jo më shumë se
1.250.000 €

ii) nga stuhia, shtrëngata, përmytja,
dëmtimi nga uji, cunami,
shembja e tokës

Jo më shumë se
[•] € [mbetet për t'u
përcaktuar nga
Koncesionari dhe
pranohet nga
Huadhënësit]

ii) nga çdo shkak tjetër

Jo më shumë se
[•] € [mbetet për t'u
përcaktuar nga



Koncesionari dhe
pranohet nga
Huadhënësit]

Periudha e mbulimit : Fillon me Njoftimin për fillimin sipas parashikimeve të bëra në [Nënkontratën e ndërtimit] dhe vazhdon gjatë projektimit, prokurimit, përgatitjes së kantierit, ndërtimit, kolaudimit, vënies në punë dhe deri në vënien në shfrytëzim të plotë, plus [•] muaj periudhë garancie nga Nënkontraktori ndërtimor.

Person i siguruar : Koncesionari, Nënkontraktori ndërtimor dhe furnitorët e Koncesionarit dhe të Nënkontraktoreve ndërtimorë.

Të përgjithshme : a) Mbulimi përfshin kalimin brenda territorit të Republikës së Shqipërisë të mallrave dhe materialeve të marra me prokurim lokal.

b) Dëmet do të paguhen në monedhën me të cilën ka lindur kostoja, pra euro, dollar amerikan ose monedha e vendit.

c) Siguruesit dhe risiguruesit heqin dorë nga të gjitha të drejtat e regresit (rikthimit) kundrejt secilës prej palëve të specifikuar këtu.

d) Përfshin mbulimin për projektimin me defekt, për aq sa ofrohet ky mbulim.

e) Shuma e siguruar do të llogaritet me koston e plotë të zëvendësimit dhe do të përfshijë çdo 'material pa pagesë' që i furnizohen Koncesionarit.

f) Polica duhet të përfshijë edhe një rubrikë mbi përgjegjësinë ndaj palëve të treta me kufi minimal dëmshpërblimi prej 20.000.000 € që mbetet për t'u përcaktuar nga Koncesionari dhe pranohet nga Huadhënësit] dhe duhet të përfshijë kryqëzim të plotë të përgjegjësiave mes palëve të siguruar.

g) Mbulimi CAR do të përmbajë një dispozitë për dëm të fshehtë 50/50.

h) Sigurimi do të parashikojë për sa më poshtë:

- Grevat, turbullirat dhe trazirat civile (SRCC);
- Kryqëzim i përgjegjësiave mes palëve të siguruar;
- Zgjatje e periudhës së mirëmbajtjes;
- Grafikun e ndërtimit dhe/ose ngritjes;
- Punë jashtë orarit, punë gjatë natës, punë gjatë festave zyrtare dhe transport ekspres të mallrave;
- Objekte në zona tërmeti;
- Klauzolë 72-orëshe për rreziqet madhore;
- Largim i ujërave;
- Testim i makinerive dhe instalimeve;



- Kablo, tubat dhe objektet e tjera nëntokë;
- Bimët bujqësore, pyjet dhe kulturat;
- Seksionet;
- Kampet & magazina;
- Materiale ndërtimi;
- Masa mbrojtëse në lidhje me reshjet, përmytjet dhe mbulimin nga uji;
- Largimin e inerteve;
- Objektet zjarrfikëse dhe mbrojtjen kundër zjarrit në kantierin e ndërtimit;
- Tranzitin në tokë;
- Riskun e projektuesit;
- Pronat ekzistuese;
- Vibrimet/dobësitë e strukturave mbajtëse;
- Punimet për themel piloti dhe mure mbajtëse;
- Riskun e prodhuesit (për instalimet e/m);
- Impiante dhe pajisje ndërtimi.



Kushte të veçanta

I siguruari merr të gjitha masat përkatëse për të mbrojtur palët e treta nga ndonjë aksident/dëm gjatë realizimit të punimeve.

2. Sigurimi kundër humbjeve të shkaktuara nga përfundimi me vonesë i projektit (ALOP)

- Mbulimi** : Pagesat e lindura pas vonimit në fillimin e operacioneve të Projektit si rezultat i drejtpërdrejt i humbjes ose dëmtimit fizik të mbuluar nga Sigurimi i të gjitha rreziqeve në ndërtim.
- Shuma e siguruar** : Të ardhurat nga taksa e rrugës bruto ose një shumë të paktën e barabartë me shlyerjen e borxhit gjithsej dhe shpenzimet fikse gjatë Periudhës së dëmshpërblimit.
- Periudha e dëmshpërblimit** : 12 muaj nga data e përfundimit paraprak të programuar të Punimeve për sheshet e taksës
- Person i siguruar** : Koncesionari dhe Huadhënësit.
- Shuma e zbritshme** : Jo më shumë se 30 ditë.
- Të përgjithshme** : Mbulimi duhet të mbulojë moslejimin e hyrjes; mbulim për klientët dhe furnitorët, sipas rastit.

3. Të ndryshme

Sigurime të tjera sipas zakonit, dëshirës apo nevojës në përmbushje të kërkesave vendore ose kërkesave të tjera, si sigurimi i përgjegjësisë kontraktore, sigurimi i kompensimit të punonjësve dhe përgjegjësisë së punëdhënësve në lidhje me të gjithë punëtorët e punësuar në ndërtimin e Projektit dhe sigurim i përgjegjësisë për të gjitha automjetet e zotëruara, të marra me qira, të

72

8



dhëna me qira, të përdorura ose të marra hua për përdorim në Republikën e Shqipërisë në lidhje me Projektin.

PJESA 2 - SIGURIMET PËR SHFRYTËZIMIN

Koncesionari merr dhe mban mbulimet e mëposhtme me sigurim, në çdo moment gjatë periudhës së Koncesionit, nëpërmjet policave dhe nga sigurues dhe risigurues të pranueshëm për Huadhënësit dhe për Autoritetin Kontraktues, sipas kushteve të mëposhtme:

1. Sigurimi i objekteve të ndërtimit pas përfundimit (CECR)

- Mbulimi** : Të gjitha aktivet që përbëjnë Projektin, duke përfshirë, ndër të tjera, ndërtesat me çfarë kanë brenda, makineritë, inventarin, pajisjet mbërthyes, pajisje të tjera të vogla dhe të gjitha pasuritë e tjera vetjake nga "të gjitha rreziqet" e humbjes ose dëmit material, ku përfshihen zjarri, rrufeja, shpërthimi, rreziqet natyrore (përmytja, tërmeti etj.), terrorizmi & sabotimi, grevat, trazirat civile dhe avaria e makinerive.
- Shuma e siguruar** : Një shumë e mjaftueshme për të kthyer në gjendjen e mëparshme pronën [mbetet për t'u përcaktuar nga Koncesionari dhe pranohet nga Huadhënësit].
- Shumat e zbritshme** : Jo më shumë se 250.000 € përveç tërmetit, rast në të cilin mund të jetë 1.000.000 €
- Person i siguruar** : Koncesionari dhe Huadhënësit.
- Të përgjithshme** : Të përfshijë një klauzolë për heqje dorë nga të drejtat e regresit (rikthimit) nga siguruesit dhe risiguruesit kundrejt secilës prej palëve të specifikuar këtu.

2. Ndërprerja e biznesit (operimit)

- Mbulimi** : Humbja e të ardhurave si rezultat i drejtpërdrejt i humbjes ose dëmtimit të Porjektit, të mbuluar nga neni 1 më sipër.
- Shuma e siguruar** : Të ardhurat nga taksa e rrugës bruto ose një shumë të paktën e barabartë me shlyerjen e borxhit gjithsej dhe shpenzimet fikse gjatë Periudhës së dëmshpërblimit.
- Periudha e dëmshpërblimit** : 12 muaj
- Person i siguruar** : Autoriteti Kontraktues, Koncesionari dhe Huadhënësit.
- Shuma e zbritshme** : Jo më shumë se 30 ditë.



Të përgjithshme : Të përfshijë një klauzolë për heqje dorë nga të drejtat e regresit (rikthimit) nga siguruesit dhe risiguruesit kundrejt secilës prej palëve të specifikuar këtu.

Mbulim për klientët dhe furnitorët, sipas rastit.

3. Sigurimi i përgjegjësisë ligjore ndaj palëve të treta/publikut/produktet

Mbulimi : Përgjegjësia ligjore e palëve të siguruara për vdekjen ose dëmtimin trupor të palëve të treta ose për humbjen ose dëmtimin e pasurive të tyre, që lind nga pasja në pronësi, shfrytëzimi, përdorimi ose mirëmbajtja e Projektit.

Kufiri i dëmshpërblimit : Përcaktohet në marrëveshje me Huadhënësit por jo më pak se [•] € [mbetet për t'u përcaktuar nga Huadhënësit kur të afrohet data e përmbylljes financiare] për çdo ngjarje (e shprehur si shumë agregate në lidhje me Përgjegjësinë për produktet dhe risqet e ndotjes).

Shumat e zbritshme : Jo më shumë se 200.000 €

Person i siguruar : Autoriteti Kontraktues, Koncesionari dhe Huadhënësit.

Të përgjithshme : Të përfshijë:
një klauzolë për heqje dorë nga të drejtat e regresit (rikthimit) nga siguruesit dhe risiguruesit kundrejt secilës prej palëve të specifikuar këtu;
një klauzolë për kryqëzim të përgjegjësisë mes palëve të siguruara;
[një klauzolë për vlefshmëri territoriale në të gjithë botën];
rrjedhje të papritur dhe aksidentale, ndotje dhe kontaminim, dhe kostot e lindura për pastrimin.

3. Të ndryshme

Sigurime të tjera,

- a) sipas zakonisht apo nevojës në përmbushje të kërkesave vendore ose kërkesave të tjera, si sigurimi i përgjegjësisë kontraktore, sigurimi i kompensimit të punonjësve dhe përgjegjësisë së punëdhënësve në lidhje me të gjithë punëtorët e punësuar në ndërtimin e Projektit ose në lidhje me shfrytëzimin e tij; sigurim i përgjegjësisë për të gjitha automjetet e zotëruara, të marra me qira, të dhëna me qira, të përdorura ose të marra hua për përdorim në Republikën e Shqipërisë në lidhje me Projektin;
- b) që konsiderohen nga Koncesionari si të dëshirueshme ose të nevojshme në kuadër të maturisë, ose që kërkohen nga Huadhënësit ose Autoriteti Kontraktues, si sigurimi i anëtarëve të kështillit të administrimit dhe sigurimi i nëpunësve; ose



- c) në përputhje me aktet ligjore dhe nënligjore në fuqi.

TË PËRGJITHSHME

- a) Koncesionari kujdeset që çdo policë e blerë në përputhje me këtë shtojcë të parashikojë:

- i) Kalimin e të drejtave të policave tek Huadhënësit dhe Autoriteti Kontraktues;
- ii) klauzolë për të drejtën e të siguruarit për t'iu drejtuar direkt risiguruesit/për kalimin e të drejtave për fondet nga risigurimi;
- iii) që policat nuk duhen të anulohen, të lihen të skadojnë, të pezullohen apo të ndryshohen lidhur me aspektet materiale pa njoftim paraprak me shkrim (të paktën 30 ditë) Huadhënësve [dhe Autoritetit Kontraktues] dhe pa marrë miratimin e tyre, ose brenda një periudhe më të shkurtër që mund të përcaktohen më pas në lidhje me luftën dhe rreziqet e lidhura;
- iv) që mbrojtja që u jepet Huadhënësve në bazë të policave nuk shfuqizohet nga asnjë veprim apo mosveprim nga ana e Koncesionarit apo e Nënkontraktorëve apo nën-Nënkontraktorëve të tij, për aq sa për këtë mbrojtje konsulenti i sigurimeve ka rënë dakord se është i mundshëm në mënyrë të arsyeshme; dhe

- v) që Autoriteti Konkurrues nuk është përgjegjës përpara siguruesve ose risiguruesve për pagimin e primeve të sigurimit apo për detyrime të tjera të Koncesionarit.

- b) Koncesionari merr dhe u vë në dispozicion Huadhënësve dhe Autoritetit Kontraktues, letërgarancite nga siguruesi/siguruesit dhe brokeri, me formën dhe përmbajtjen e pranueshme për Huadhënësit [dhe Autoritetin Kontraktues], ku trajtohet, ndër të tjera, njoftimi që i bëhet Autoritetit Kontraktues në rast se siguruesit dhe brokerat marrin dijeni për fakte që mund të prekin mbulimin sipas policës, konfirmimi i pagimit të primit dhe çdo ndryshim i mbulimit, marrjes ose shoqërisë së sigurimit.

- c) Çdo policë e bërë në bazë të kësaj shtojce:

- i) mbahet pranë siguruesve dhe risiguruesve të tillë me reputacion, sipas aprovimit të marrë nga Huadhënësit dhe/ose Autoriteti Kontraktues;

- ii) ka formë dhe përmbajtje në përputhje me detyrimet e Koncesionarit sipas kësaj shtojce, sipas aprovimit që mund të merret nga Huadhënësit dhe/ose Autoriteti Kontraktues dhe

- iii) nuk përfshin asnjë dispozitë për vetësigurim ose për fond të mbajtur në vetësigurim me përjashtim për aq sa parashikohen shumat e zbritshme të përcaktuara në Shtojcën 12.



- d) Koncesionari u vë në dispozicion Huadhënësve dhe Autoritetit Kontraktues informacionet që mund t'i kërkoheri në mënyrë të arsyeshme (si, ndër të tjera, dokumentet origjinale të policës dhe provë që dëshmon pagimin e primeve.
- e) Nëse në çdo moment dhe për çdo arsye sigurimi që kërkohet të mbahet në bazë të kësaj shtojce nuk është i vlefshëm dhe në fuqi, pa cenuar të drejtat e Autoritetit Kontraktues, Autoriteti Kontraktues ka të drejtë që prej atij momenti të sigurohet me shpenzimet e Koncesionarit.
- f) Nëse Autoriteti Kontraktues konsideron në mënyrë të arsyeshme që, si pasojë e një ndryshimi me rëndësi materiale në ekspozimin e identifikuar ndaj riskut, ndonjëri prej kushteve, vlerave dhe shumave të zbritshme të sigurimit të marrë në bazë të kësaj shtojce është i pamjaftueshëm ose i papërshtatshëm, Autoriteti Kontraktues mund të kërkojë që Koncesionari të marrë sigurime të ndryshuara dhe/ose shtesë sipas nevojës për të mbuluar ndryshimin me rëndësi materiale në fjalë.





Shtojca 13

Detyrat kryesore të Inxhinierit të pavarur

Roli i Inxhinierit të pavarur

Inxhinieri i pavarur (IP) kontraktohet nga Autoriteti Kontraktues (AK) për të menaxhuar dhe përmirësuar disa aspekte të caktuara të Kontratës së Koncesionit, kryesisht në lidhje me verifikimin e përmbushjes nga Koncesionari të Kërkesave teknike të Autoritetit Kontraktues (Kërkesat e Investitorit, KI).

Në përgjithësi, roli i Inxhinierit të pavarur duhet të zgjerohet për të mbuluar funksione për cilat Autoriteti Kontraktues nuk është plotësisht i pajisur.

Inxhinierit të pavarur konsulent i kërkohet të ofrojë ekspertizë në të gjitha fushat e Koncesionit pa përjashtim. Çdo aspekt i ecursë së Koncesionit duhet t'i nënshtrohet certifikimit në bazë të Sistemeve të tij të cilësisë dhe auditimit sa i takon cilësisë në lidhje me rezultatet e Koncesionarit me cilësi të siguruar dhe kontrolluar. Për këtë arsye dhe në mbështetje të funksioneve që duhet të kryejë Inxhinieri i pavarur duhet të sigurojë personel të mjaftueshëm, i cili duhet të zotërojë njohuritë e duhura të fushës. Si minimum, personeli i Inxhinierit të pavarur duhet të përfshijë specialitetet e mëposhtme:

- Kryeinxhinier
- Inxhinier të kontrollit të cilësisë
- Inxhinier të materialeve
- Gjeolog
- Inxhinier gjeoteknik
- Inxhinier strukturor
- Inxhinier trafiku
- Inxhinier mjedisor
- Specialist informatike
- Gjeometër
- Inspektor

Roli i Inxhinierit të pavarur është certifikimi i pavarur punës konform kërkesave dhe që çdo punë bëhet nëpërmjet sigurimit të cilësisë/kontrollit të cilësisë të Koncesionarit, sic mund të jetë e nevojshme herë pas here, në përputhje me udhëzimet ekzekutive të Autoritetit Kontraktues për të konfirmuar dhe/ose korrigjuar ecurinë.

Inxhinierit të pavarur mbikëqyr dhe kontrollon, nëpërmjet Sistemeve të veta të cilësisë, ecurinë e Koncesionarit. Inxhinieri i pavarur kryen auditim të kontrollit të cilësisë sipas nevojës (në bazë të variancës statistikore të ecursë së Koncesionarit), për të konfirmuar certifikatën e përputhshmërisë të Koncesionarit.

Nëse certifikata e Inxhinierit të pavarur për punën e Koncesionarit, si për Koncesionarin ashtu edhe për Autoriteti Kontraktues, thotë se ka mosplotësim, atëherë Sistemet e cilësisë të Koncesionarit duhet të diktojnë që puna të korrigjohet/përsëritet.

   77



Më me hollësi, Inxhinieri i pavarur ndërmerr funksionet e mëposhtme:

I-Funksione të përgjithshme

1. kryen kontrolle të përgjithshme, auditon dhe asiston në prova ose hetime në lidhje me Punimet ose Shërbimet, duke pasur në çdo moment liri të pakufizuar për të hyrë në çdo territor ose punishte ku prodhohen materiale, në varësi të ndjekjes së të gjitha procedurave përkatëse të sigurisë;
2. mbikëqyr plotësimin nga Koncesionari të dispozitave të Kontratës së Koncesionit, me përshtatjet përkatëse që lejon Kontrata, dhe informon menjëherë Autoritetin Kontraktues dhe Koncesionarin nëse konstatohet mosplotësim;
3. ka liri të pakufizuar hyrjeje në Territorin e Projektit në çdo moment të arsyeshëm gjatë të gjithë Periudhës së Kontratës në mënyrë që të kryejë funksionet e tij;
4. ka të drejtë të hyjë në çdo pronë që përdor Koncesionari për realizimin e Punimeve dhe Shërbimeve, për të kontrolluar ndërtimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Projektit dhe për të ndjekur plotësimin e detyrimeve nga Koncesionari;
5. ka të drejtë të hyjë në çdo moment në çdo pronë të përdorur nga Koncesionari si objekt trajnimi ose punishte dhe në vendet ku përgatitet puna ose nxirren materialet për Projektin, për ndjekur plotësimin e detyrimeve nga Koncesionari;
6. ka të drejtë të marrë pjesë në mbledhjet ku diskutohet ecuria mujore ose me shpeshtësi tjetër në lidhje me Punimet dhe/ose Shërbimet dhe të marrë njoftim në kohën e duhur për këto mbledhje nga Koncesionari;
7. ka të drejtë të kërkojë dhe të marrë kopje të të gjitha skicave, lidhjeve, specifikimeve dhe shtojcave, pas çdo modifikimi që u bën Koncesionari;
8. ka të drejtë t'i kërkojë Koncesionarit të ndreqë çdo defekt në plotësimin e detyrimeve në bazë të Kontratës dhe të vlerësojë se sa janë korrigjuar këto defekte;
9. ka të drejtë t'i kërkojë Koncesionarit të largojë nga Territori i Projektit çdo agjent ose punëmarrës të Koncesionarit ose çdo Nënkontraktor të cilitdo nivel, sipas rastit, që, sipas mendimit të Inxhinierit të Pavarur, bën shkelje ose është i paafët ose tregon pakujdesi në kryerjen siç duhet të detyrave në lidhje me Projektin, ose prania e të cilëve konsiderohet e padëshirueshme në Territorin e Projektit;
10. përgatit një raport të plotë për "kushtet ekzistuese" për të gjithë Autostradën jo më vonë se [2 (dy) muaj] pas emërimit të tij dhe e përditëson këtë raport çdo muaj gjersa Koncesionari të arrijë Përmbylljen financiare. Ky raport përmban vlerësimin e Inxhinierit të pavarur për studimin e korrektësisë teknike të kryer për llogari të Autoritetit Kontraktues si edhe studimin e tij shtesë të korrektësisë teknike, në lidhje me aktivet e Autostradës (shtresat, urat, tuneli i Thirrës, elementet gjeoteknike). Raporti vlerëson si projektin ashtu edhe ndërtimin e këtyre aktiveve, duke përmendur në veçanti rastet e defekteve të fshehta të mundshme që mund të



cenojnë Autostradën gjatë viteve të para të Koncesionit. Inxhinieri i pavarur jep hollësi të mjaftueshme për vlerësimet e tij dhe përfshin arsyetim bindës të mbështetur në dëshmitë e mbledhura në rastet kur argumentet e tij bien ndesh me raportet ekzistuese të studimit të korrektesës teknike. Inxhinieri i pavarur e përditëson raportin çdo muaj duke ruajtur të njëjtin nivel hollësie në çdo version të përditësuar;

11. konsultohet me Palët për çdo çështje që ka të bëjë me Punimet dhe Shërbimet;
12. u jep raporte ose informacione Autoritetit Kontraktues, Huadhënësve madhorë ose palëve të tjera të interesit të projektit, pasi ua paraqet këto raporte dhe informacione Palëve dhe pasi ka marrë në konsideratë komentet e tyre (për aq sa duhet);
13. shqyrton shfuqizimin ose ndryshimin me ndikim negativ të të gjithave ose disave prej Dokumenteve të projektit dhe jep kundërshtimin e vet për këtë nëse është nevoja;
14. sa herë i kërkohet të japë vendim, opinion ose pëlqim apo të shprehë bindjen ose aprovimin e tij ose të kryerje veprime të tjera që mund të prekin të drejtat dhe detyrimet e Palëve të përfshira ("Konstatim"), nëse nuk parashikohet ndryshe, Inxhinieri i pavarur e bën këtë Konstatim sapo ta ketë të mundur dhe në çdo rast brenda afatit të parashikuar në Kontratën e Koncesionit dhe/ose në Kërkesat e Autoritetit Kontraktues sipas çështjes në fjalë dhe i komunikon komentet që mund të ketë në lidhje me këtë Konstatim brenda afatit përkatës;
15. jep vlerësim mospranues për raportet që janë mbështetur në informacione ose të dhëna të gabuara ose që nuk janë në përputhje me këtë Kontratë;
16. ka të drejtë të shikojë, auditojë dhe marrë kopje të evidencave të Koncesionarit në çdo moment;
17. e ndryshon adresën pasi i ka njoftuar Palët e përfshira.



II-Funksione të veçanta në lidhje me Aspektet e Kërkesave të Autoritetit Kontraktues dhe Kontratën e Koncesionit

Sistemi i menaxhimit të cilësisë

1. Aprovon dhe jep komente për projekt-versionin e hollësishëm të Manualit të kontrollit të cilësisë për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen.
2. Këqyr dhe auditon Sistemin e menaxhimit të cilësisë të Koncesionarit dhe planet e lidhura të cilësisë, përfshirë edhe ato të projektuesve, Nënkontraktorëve dhe furnitorëve të tij, në intervalet që i konsideron të arsyeshme Inxhinieri i pavarur.
3. Shqyrton dokumentacionin e cilësisë në përputhje me dispozitat e klauzolës 18.1.3 të Kontratës së Koncesionit.
4. Aprovon dhe komenton për Sistemet përkatëse të cilësisë të hartuara nga Koncesionari përpara fillimit të çdo pjese të Punimeve ose Shërbimeve dhe përditësimet e tyre gjatë Periudhës së vlefshmërisë së Kontratës.
5. Ka të drejtë të shikojë evidencat e plota të njësisë së dedikuar të monitorim-kontrollit ("Njësia e kontrollit të cilësisë") për Sistemin e menaxhimit të cilësisë të Koncesionarit për informacionet e përditësuara në lidhje me përmbushjen e Kërkesave për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen dhe ecurinë e punimeve të ndërtimit.
6. Merr pjesë së bashku me menaxherin e projektit të Koncesionit në kontrollet zyrtare dhe të parashikuara me grafik të niveleve të shërbimit që zhvillohen rregullisht (siç përcaktohet në seksionin 7 të Shtojcës 5) dhe që realizohen nga Njësia e kontrollit të cilësisë.
7. Bën të ditur se kur duhen ndaluar punimet për të mundësuar që Inxhinieri i pavarur të bëjë këqyrje sidomos për ato gjëra që mund të fshihen nga vazhdimi i punimeve.

Shfrytëzimi dhe Mirëmbajtja e Autostradës

1. Aprovon dhe jep komente për projekt-versionin e hollësishëm të:
 - Manualit të kontrollit të cilësisë për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen
 - Manualit të mbrojtjes së shëndetit dhe jetës për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen
 - Manualit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes rutinë
 - Manualit ose manualeve të kontrollit dhe monitorimit
 - Planit të administrimit mjedisor
2. Bie dakord, shqyrton përditësimet vjetore dhe aprovon ndryshimet për dispozita të posaçme për kërkesat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen në lidhje me tunelet të cilat janë pjesë e Manualit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes.
3. Bie dakord për vendndodhjet e propozuara nga Koncesionari për ndërtimin e Qendrës ose Qendrave të kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes.
4. Aprovon zbatimin e zgjidhjeve të propozuara të Koncesionarit për mundësimin e kërkesave të komunikimit të pajisjeve dhe instalimeve në Autostradë.
5. Shqyrton dhe aprovon justifikimin e paraqitur nga Koncesionari për devijimin nga afatet e kundërpërgjigjeve për shkak të kushteve të ashpra të motit.
6. Bie dakord dhe këshillon për nevojën dhe kohën e instalimit si edhe për llojin e saktë dhe vendndodhjen e objekteve të menaxhimit të trafikut në rrugë.
7. Bie dakord dhe këshillon për formatin dhe përmbajtjen e të dhënave dhe protokollet e komunikimit që duhet të përdorë Koncesionari për të vënë në dispozicion në mënyrë elektronike vazhdimisht të dhëna dhe statusin e të gjitha pajisjeve të komunikimit rrugor si pjesë e objekteve të menaxhimit të trafikut.
8. Ndhmon Koncesionarin për përgatitjen dhe aprovon procedurat për mbylljen ose kufizimin e të gjitha karrexhatave, korsive të emergjencës dhe bordeve ("Procedurat për mbylljen e korsive").



9. Merr kopje të konfirmimit të pëlqimit të autoritetit përkatës të autostradës që Koncesionari të përdorë një rrugë devijimi në oraret dhe datat e propozuara për shkak të mbylljes së rrugës.
10. Miraton (së bashku me policinë) gamën e shërbimeve në rast aksidenti.
11. Konsultohet me Koncesionarin për instalimin e pikave të përhershme të numërimit të trafikut në segmentin I dhe III të Autostradës.
12. Miraton formën e mbledhjes automatike të statistikave të trafikut në pikat e numërimit të trafikut.
13. Bie dakord për saktësinë e matjes të pajisjeve të matjes së trafikut.
14. Merr pjesë në negociatat ndërmjet Autoritetit Kontraktues dhe Koncesionarit në lidhje me instalimin e objekteve/pajisjeve të matjes së ngarkesës për aks, nëse Koncesionari ka detyrimin ose lejohet që të instalojë pajisje të tilla, ku Autoriteti Kontraktues ofron mbështetjen policore për ekzekutimin me forcë të rezulttit të matjeve/verifikimeve të lidhura me këtë pikë.
15. Bie dakord për formën e mbledhjes automatike dhe për saktësinë e matjes të statistikave për ngarkesën për aks të automjeteve.
16. Diskuton dhe jep miratimin për përmbajtjen dhe formën e të dhënave dhe protokolleve të komunikimit që duhet të përdorë Koncesionari në mënyrë që pikat e matjes së trafikut dhe të ngarkesës për aks të përpilojnë statistika dhe t'ia transmetojnë ato automatikisht një Qendre të kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes.
17. Bashkëpunon me Koncesionarin për projektimin dhe zbatimin e masave për parandalimin e shkeljeve të taksës së rrugës (objekte dhe pajisje).
18. Merr raporte dhe evidenca për çdo situatë të rrezikshme që ndodh gjatë operacioneve të Shesheve të taksës.
19. Merr raporte dhe evidenca për çdo mashtrim të mbetur në tentativë gjatë operacioneve të Shesheve të taksës.
20. Jep miratim për kohën e përfundimit të masave ndreqëse në lidhje me vonesat në sheshet e taksës (kur nuk është afati 7-ditor që kërkohet zyrtarisht).
21. Aprovon ose komenton për Planin në kundërpërgjigje të situatave të jashtëzakonshme për shkaqe gjeoteknike që është përgatitur nga Koncesionari.
22. Merr raportet dhe evidencat e Koncesionarit për situatat e jashtëzakonshme.
23. Konsultohet me Koncesionarin në lidhje me zgjidhjen përfundimtare të situatave të jashtëzakonshme në varësi të llojit të tyre.
24. Aprovon projekt-versionin e hollësishëm, versionin përfundimtar dhe përditësimet e përvitshme të Planit të mirëmbajtjes gjatë dimrit të Koncesionarit.
25. Bie dakord dhe jep aprovimin për shfrytëzimin e teknologjive të ngjashme ose të përmirësuara që duhen përdorur për matjen gjeodezike të Autostradës.
26. Merr raporte tremujore nga Koncesionari ku përshkruhen me hollësi punimet e realizuara në tremujorin e fundit dhe programet e mirëmbajtjes që propozohen për të ardhmen.
27. Bie dakord për mënyrën e raportimit të parametrave të gjendjes së shtresave të rrugës.
28. Këshillon për hetimet shtesë që duhen kryer në lidhje me kushtet ekzistuese gjeoteknike dhe rreziqet urgjente të mundshme në rastet kur materiali rrëshqitës është më i madh se 200 metra kub.
29. Identifikon bashkërisht me Koncesionarin riparimet e përhershme të shpateve që duhen kryer nën përgjegjësinë e Autoritetit Kontraktues përpara stinës së ardhshme të shirave.
30. Verifikon sasinë e materialit për rrëshqitje që është më shumë se 200 metra katror (vëllimi matet me matje topografike).
31. Aprovon kohën shtesë të nevojshme për riparimin strukturor të tombinave sipas justifikimit të Koncesionarit.
32. Aprovon dhe auditon programin që po zbatohet për kontrollet e tunelit, mirëmbajtjen pasvepruese dhe atë rutinë (parandaluese) që verifikohet me anë të një programi të plotë vetëkontrolli nga Koncesionari.

81



33. Bie dakord dhe shqyrton çdo vit përditësimet e programit të plotë të mirëmbajtjes rutinë dhe riparimit kapital për tunelet e reja.
34. Aprovon ndryshimet që i bëhen programit të mirëmbajtjes parandaluese të Koncesionarit në rast se nuk arrihen objektivat e parashikuar në tabelat 3-5, 3-6 & 3-7 të seksionit 3.5.5 të Shtojcës 5.
35. Bie dakord për Larjen e veshjes së brendshme të tunelit gjatë muajve të dimrit.
36. Bie dakord dhe shqyrton çdo vit shpeshësinë e larjes së veshjes së brendshme të tunelit gjatë fazës fillestare të ciklit të shfrytëzimit.

Sistemet e kontrollit, monitorimit dhe menaxhimit

1. Këshillon për kohën e lejuar për riparimet e defekteve në rastet kur këto riparime janë të nevojshme dhe nuk mund të përfundohen brenda kriterit të paracaktuar prej 24 orësh.
2. Jep këshilla dhe orientime për përcaktimin e intervaleve kohore për kontrollet e përgjithshme të tuneleve.
3. Jep këshilla dhe orientime për kontrollet e strukturave në lidhje me përmbushjen e standardeve shqiptare dhe evropiane dhe të Praktikës së mirë të sektorit ekonomik, si edhe sistemin e menaxhimit të strukturave.
4. Aprovon projekt-propozimin e hollësishëm për zhvillimin dhe shfrytëzimin e sistemeve të menaxhimit të inventarit dhe infrastrukturës.
5. Aprovon/konfirmon demonstrimin e funksionimit të sistemeve të menaxhimit të inventarit dhe infrastrukturës.
6. Aprovon sistemet e menaxhimit me licencë të blerë.
7. Aprovon programin e kontroll-monitorimit gjeoteknik për vitin e ardhshëm (përfshirë metodikën, format dhe procedurat) që është pjesë e raportit gjeoteknik vjetor.



Punimet kapitale dhe Riparimet kapitale

1. Bashkërendon dhe mbikëqyr Punimet kapitale dhe/ose Riparimet kapitale, që merr përsipër Autoriteti Kontraktues dhe/ose nënkontraktori i Autoritetit Kontraktues gjatë kohëzgjatjes së Koncesionit, të cilave duhet t'u bëjë vend Koncesionari.
2. Jep rekomandime (shtesë) për standardet e projektimit që duhen përdorur në propozimet e reja si edhe në përgatitjen e të gjitha projekteve kryesore përfundimtare të elementeve të Punimeve kapitale nga Koncesionari.
3. Aprovon paketën e plotë të standardeve të projektimit për secilin element të Punimeve që ka përpiluar Koncesionari përpara fillimit të çdo projekti teknike kryesor përfundimtar.
4. Aprovon shmangiet nga standardet dhe normat e konfirmuara të projektimit, si edhe nga projektet paraprake dhe/ose të hollësishme, që mund të jenë me përfitim për Autoritetin Kontraktues dhe për Projektin sa i takon sigurisë rrugore, efikasitetit të shfrytëzimit, ekonomisë në ndërtim dhe mirëmbajtjes, programit të ndërtimit, jetëgjatësisë së përgjithshme, përmbushjes së standardeve të reja ndërkombëtare dhe harmonizimit me BE-në në të ardhmen.
5. Konfirmon miratimin e tij për propozim-projektin me shkrim me t'u arritur marrëveshja për këtë.
6. Shqyrton dhe aprovon shtesat dhe ndryshimet në propozim-projektin e pranuar të paraqitura nga Koncesionari si shtojca përpara fillimit të punës për aspektet e punimeve që preken nga shtojca në fjalë.
7. Kontrollon efektin që kanë Objektet e përkohshme tek struktura e përhershme (por nuk kontrollon Objektet e përkohshme).
8. Aprovon verifikuesin e pavarur të Objekteve të përkohshme.
9. Shqyrton vlefshmërinë e projektit dhe verifikon certifikatat e të gjitha Objekteve të përkohshme.
10. Shqyrton dhe pranon (ose refuzon) projektin e plotë përfundimtar për elementet e Punimeve kapitale që duhet të përfshijnë evidencat të plota të projektit të aprovuar.

82



11. Kërkon dhe përdor manualin e projektimit si tekst të plotë mbështetës dhe dokument efikas pune.
12. Komenton dhe aprovon programin e punës për projektet teknike të paraqitura nga Koncesionari për të gjitha elementet që përbëjnë Punimet kapitale.
13. Merr, komenton dhe aprovon (ose jo) programin e përditësuar të punës për projektet teknike gjatë rrjedhës së Projektit.
14. Shqyrton propozim-projektet e paraqitura, në konsultim me Autoritetin Kontraktues. Pas përfundimit të shqyrtimit, Inxhinieri i pavarur:
 - aprovon materialin e paraqitur,
 - jep aprovim të kushtëzuar që kërkon bërjen dhe përfshirjen e rishikimeve në skicat e punës ose
 - refuzon pjesërisht ose plotësisht materialin nëse konstaton se projekti teknik nuk i përmbush kërkesat teknike të Autoritetit Kontraktues dhe/ose kriteret e projektimit.
15. Shqyrton skicat teknike të punës të paraqitura. Pas përfundimit të shqyrtimit, Inxhinieri i pavarur:
 - aprovon materialin e paraqitur,
 - refuzon pjesërisht ose plotësisht materialin nëse konstaton se projekti teknik nuk i përmbush kërkesat teknike të Autoritetit Kontraktues dhe/ose kriteret e projektimit ose me komentet e bëra nga Inxhinieri i pavarur si pjesë e aprovimit të kushtëzuar të propozim-projektit.
16. Monitoron Punimet në përputhje me Kontratën e Koncesionit sipas klauzolës 16.3.
17. Merr dhe aprovon planin e menaxhimit të trafikut të paraqitur nga Koncesionari përpara fillimit të Punimeve për cilëndo pjesë të Territorit të Projektit që ka ndikim tek përdorimi i rrugëve publike ose private.
18. Aprovon shmangien nga standardet dhe normat në lidhje me specifikimet teknike që është me përfitim për Autoritetin Kontraktues sa i takon sigurisë rrugore, efikasitetit të shfrytëzimit dhe jetëgjatësisë.
19. Merr dhe aprovon planin për menaxhimin e ndërtimit të Punëve kapitale për të gjitha Aspektet e punëve kapitale.
20. Aprovon programin e hollësishëm për projektimin dhe ndërtimin e punimeve për çdo Aspekt të punimeve kapitale të paraqitur nga Koncesionari.
21. Aprovon raportet mujore të ecures dhe përditësimet e programit sipas kërkesave.
22. Merr pjesë në procesin vjetor të konsultimeve dhe aprovimeve në lidhje me realizimin e Punimeve kapitale në bazë të datave të paracaktuara të fillimit dhe përfundimit (ose datave të kushtëzuara të fillimit dhe data përkatëse të përfundimit, sipas rastit).
23. Aprovon listën dhe objektin e punimeve fillestare të stabilizimit të shpatit, siç përshkruhet në klauzolën 32.A.1 të Kontratës së Koncesionit dhe Shtojcë 6.
24. Aprovon projektin e hollësishëm të Koncesionarit për ndërtimin e urës së re mbi lumin Drin në bazë të koncept-projektit që ka dhënë Autoriteti Kontraktues. Riskun e projektimit e mban vetëm Koncesionari.
25. Aprovon ose jep “mospasje kundërshtimi” për planet trevjeçare të Riparimeve kapitale dhe programet vjetore të punës të Koncesionarit, në varësi të llojit të komponentit të Autostradës dhe kohës kur bëhen Punimet e riparimeve kapitale gjatë Periudhës së Koncesionit.

Menaxhimi dhe vlerësimi i ecures

1. Monitoron dhe raporton për ecurinë e Koncesionarit kundrejt kërkesave kontraktore në bazë të Relacioneve mujore/Relacioneve vjetore të ecures (sipas klauzolës 24.1 të Kontratës së Koncesionit), Manualit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes (sipas seksionit 3.1.4 të Shtojcës 5), planit



- për menaxhimin e ndërtimit të Punëve kapitale (sipas seksionit 6.1.5 të Shtojcës 5), planeve trevjeçare të riparimeve kapitale dhe programeve vjetore të riparimeve kapitale (sipas seksionit 6.3.1 të Shtojcës 5), Sistemeve të cilësisë (sipas seksionit 2 të Shtojcës 5) dhe Sistemi i menaxhimit mjedisor (sipas seksionit 5 të Shtojcës 5) që japin informacionet e nevojshme për drejtimin.
2. Ndërmerr auditime të palës së dytë të Sistemeve të cilësisë dhe disa auditime teknike të punimeve faktike.
 3. Ndërmerr auditime teknike të Shërbimeve dhe Punimeve të monitoruara nga Njësia dedikuar e kontrollit të cilësisë e Koncesionarit.
 4. Lehtëson numërimin e periudhave të mbylljes së korsive në rastet e punimeve që janë programuar dhe aprovuar nga Inxhinieri i pavarur.
 5. Ka të drejtë të rrisë, me shpenzimet e Koncesionarit, nivelin ose shpeshtësinë e monitorimit, auditimit, testimit dhe inspektimit të Autostradës dhe respektimit nga Koncesionari të detyrimeve të veta në bazë të kësaj Kontrate, në atë nivel që Autoriteti Kontraktues ose Inxhinieri i pavarur e konsideron të përshtatshëm, sipas klauzulës 21.9.5 të Kontratës së Koncesionit, në rastet kur:
 - a. Koncesionarit i llogariten më shumë se 50 Pikë ecurie në një periudhë njëvjeçare; ose
 - b. më shumë se 100 Pikë ecurie në një periudhë trevjeçare.
 6. Lehtëson numërimin e Pikëve të ecurisë për segmentet/pjesët e Autostradës për të cilat Inxhinieri i pavarur verifikon defektet e identifikuar nga Koncesionari pas shqyrtimit dhe aprovimit të programit përkatës të propozuar për rehabilitimin në mënyrë që të sillen brenda standardeve të pritura të Autostradës.

Kthimi

1. Ndryshon dhe/ose aprovon propozimet për punimet rinovuese që duhen kryer nga Koncesionari në 5 (pesë) vitet e fundit të Kontratës në mënyrë që të përmbushen Kërkesat për kthimin.
2. Ndërmerr bashkërisht me Koncesionarin një inspektim 6 (gjashtë) muaj përpara Datës së përfundimit të vlefshmërisë ("Vrojtimi përfundimtar për kthimin") në mënyrë që të konstatohen se çfarë punimesh rinovuese mbeten pa u bërë.
3. Bashkërendon me Koncesionarin për ndërmarrjen prej tij të një vlerësimi të plotë të gjendjes ("Vrojtimi fillestar për kthimin") dhe përgatit një plan vlerësimi për kthimin që do të përdoret për të përcaktuar ecurinë dhe jetën e mbetur të Autostradës.
4. Mund të udhëzohet nga Autoriteti kontraktues të kryejë një inspektim të Autostradës për të konstatuar nëse Koncesionari po i përmbush apo jo kërkesat e kësaj Kontrate dhe në veçanti nëse do të përmbushen Kërkesat për kthimin brenda Datës së përfundimit të vlefshmërisë ("Shqyrtimi fillestar për kthimin").
5. Shqyrton dhe aprovon planin e vlerësimit për kthimin përpara fillimit të çdo pune nga Koncesionari.
6. Konsultohet me Koncesionarin në lidhje me përditësimin e planit të vlerësimit për kthimin sipas nevojës për të reflektuar ndryshimet e kushteve të aktiveve të projektit ose të metodikës së vlerësimit të përcaktuara pas inspektimit të Autostradës nga Autoriteti Kontraktues ose nga personi i caktuar prej tij.
7. Shqyrton dhe aprovon procedurat e hollësishme të testimit dhe inspektimit sipas kërkesave të Pjesës 8 të Shtojcës 5 dhe përditësimet e tyre për çdo përvjetor të tyre.
8. Bashkërendon me Koncesionarin të gjitha aspektet e planit të punimeve rinovuese për kthimin.
9. Merr në dorëzim dokumentacionin nga Koncesionari ku bëhet e ditur se Koncesionari i ka përmbushur udhëzimet dhe i ka përmbushur dhe përfunduar detyrimet për çdo ndreqje siç e kërkon legjislacioni shqiptar në lidhje me ato fusha ku është dashur të merren masa ndreqëse për shkak kontaminimi apo derdhjeje lënde djegëse.
10. Identifikon punimet ndreqëse të nevojshme gjatë 18 (tetëmbëdhjetë) muajve të fundit të Kontratës.
11. I asiston Koncesionarit në kryerjen e Vrojtimit përfundimtar për kthimin në mënyrë që të përcaktohen se çfarë punimesh ndreqëse kanë mbetur pa u bërë.

64



12. Mund të udhëzohet nga Autoriteti kontraktues të kryejë një inspektim të Autostradës për të konstatuar nëse Koncesionari po i përmbush apo jo kërkesat e kësaj Kontrate dhe në veçanti nëse do të përmbushen Kërkesat për kthimin brenda Datës së përfundimit të vlefshmërisë ("Shqyrtimi përfundimtar për kthimin").

Funksione të tjera:

1. Certifikon që Trualli shtesë kërkohet nga Koncesionari për realizimin e detyrimeve të tij sipas kësaj Kontrate.
2. Jep opinion për pretendimet e Nënkontraktorëve dhe çdo dokument që lidhet me to.
3. Aprovon dhe komenton Programin fillestar të Koncesionarit (ose shtesat dhe ndryshimet në të).
4. Kryen procedurën e dorëzimit teknik pas përfundimit paraprak.
5. Kontrollon dhe vërteton se janë përfunduar Punimet e nevojshme për shfrytëzimin pa rrezik të Autostradës.
6. Vlerëson rezultatin e procedurës së dorëzimit teknik dhe konstaton nëse Koncesionari i ka përmbushur të gjitha Kërkesat e Autoritetit Kontraktues për punimet, ose informon Koncesionarin për çdo kundërshtim.
7. Konsulton Koncesionarin me qëllim arritjen e një marrëveshjeje për masat që kërkohet të merren në mënyrë të arrihet përmbushja e Kërkesave të Autoritetit Kontraktues në rast se ka kundërshtim.
8. Kryen procedurën e dorëzimit teknik pas përfundimit përfundimtar.
9. Kontrollon dhe vërteton se Punimet janë përfunduar dhe se kushtet e përcaktuara në Certifikaten paraprake të Përfundimit janë përmbushur.
10. Përcakton se çfarë shtesash dhe ndryshimesh duhen bërë në Manualin e shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes në rast se Palët nuk merren vesh për shtesat dhe ndryshimet e duhura.
11. Përcakton shtesat dhe ndryshimet e duhura në Programin e riparimeve kapitale në rast mosmarrëveshjeje ndërmjet Autoritetit Kontraktues dhe Koncesionarit.
12. Konstaton nëse ka ndodhur ndonjë defekt, shkelje dhe/ose mosplotësim dhe afatin e ndreqjes në rast mosmarrëveshjeje ndërmjet Autoritetit Kontraktues dhe Koncesionarit në lidhje me defektet e identifikuar dhe të nevojshme për t'u ndrequr.
13. Vendosi për Truall shtesë alternativ të ngjashëm nëse Autoriteti Kontraktues dhe Koncesionari nuk mund të merren vesh.
14. Ofron zgjidhje konflikti në rast Mosmarrëveshjeje ndërmjet Autoritetit Kontraktues dhe Koncesionarit në lidhje me shumën e paraqitur në Pasqyrën vjetore të pagesave dhe/ose Pagesa për ecurinë mujore.
15. Informohet dhe vepron sipas nevojës në përputhje me klauzolën 27 të Kontratës së Koncesionit sa u takon ngjarjeve të kompensimit.
16. Vlerëson dëshmitë që jep koncesionari sa u takon ngjarjeve të kompensimit (klauzola 27 e Kontratës së Koncesionit).
17. Informohet dhe vepron sipas nevojës në përputhje me klauzolën 28 të Kontratës së Koncesionit sa u takon ngjarjeve të çlirimit nga detyrimi.
18. Vlerëson dëshmitë që jep koncesionari sa u takon ngjarjeve të çlirimit nga detyrimi (klauzola 28 e Kontratës së Koncesionit).
19. Informohet dhe vepron sipas nevojës në përputhje me klauzolën 29 të Kontratës së Koncesionit sa u takon ngjarjeve të forcës madhore.
20. Vlerëson dëshmitë që jep koncesionari sa u takon ngjarjeve të forcës madhore (klauzola 29 e Kontratës së Koncesionit).
21. Njoftohet me shkrim për pasojat e mundshme të një Ndryshimi cilësues të ligjit që është bërë ose do të bëhet shumë shpejt.
22. Njoftohet pa vonesë të panevojshme për kërkesën e Koncesionarit për të marrë përfitime pas hyrjes në fuqi të Ndryshimit cilësues të ligjit.



23. I vihet në dispozicion një shpjegim i plotë dhe i hollësishëm dhe dëshmi në lidhje me Ndryshimin cilësues të ligjit dhe përfitimet e kërkuara, kohëzgjatjen e çmuar të vonesës në fjalë, çdo informacion përkatës që ka të bëjë me Ndryshimin cilësues të ligjit dhe humbjen e pritur të të ardhurave ose rritjen e kostove që vjen nga Ndryshimi cilësues i ligjit.
24. Ofron marrje vendimi në rast mosmarrëveshjeje ndërmjet Autoritetit Kontraktues dhe Koncesionarit në lidhje me një Ndryshim të Autoritetit Kontraktues të kërkuar në përputhje me klauzolën 32.1 të Kontratës së Koncesionit (Ndryshime të punimeve dhe shërbimeve).
25. Jep opinion për arsyeshmërinë e propozimeve të Koncesionarit në Njoftimin për ndryshim.
26. Përcakton se çfarë shtesash dhe ndryshimesh duhen bërë në rast se Palët nuk merren vesh për shtesat dhe ndryshimet e duhura në Planin gjeoteknik fillestar.
27. Jep pëlqimin që Koncesionari të propozojë dhe zbatojë në çdo moment ndryshime të Planit gjeoteknik fillestar.
28. Aprovon të gjitha Punimet pastruese gjeoteknike në rast situatë të jashtëzakonshme që janë të nevojshme si pasojë e një Situate të jashtëzakonshme gjeoteknike brenda periudhave kohore të parashikuara në tabelën 3-2 të seksionit 3.5.3 të Shtojcës 5.
29. Vlerëson shkakun e Situatës së jashtëzakonshme gjeoteknike dhe përgatit një relacion për Koncesionarin dhe Autoritetin Kontraktues nëse janë të nevojshme punime parandaluese shtesë ("Punime rehabilituese gjeoteknike").
30. Inspekton të gjitha Punimet rehabilituese gjeoteknike.
31. Ofron marrje vendimi nëse është i nevojshëm Plani i restaurimit dhe kur është i nevojshëm ky plan.
32. Ofron marrje vendimi në përputhje me klauzolën 20A në lidhje me Defektet e fshehta.



86

[Handwritten signatures and initials in blue ink]



Shtojca 14

Territori i Projektit

Territori ekzistues i Autostradës

I. “Kufijtë”:

skicat e “Kufijve të territorit ekzistues të Autostradës” të përgatitura nga Autoriteti Kontraktues dhe të vëna në dispozicion të Koncesionarit në harddisk si pjesë e Të dhënave të vëna në dispozicion.

II. Kufijtë e territorit të urës mbi Drin

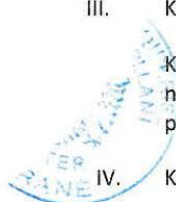
Kufiri i shpronësimit/e drejta e kalimit sipas skicave përkatëse të projektit të hollësishëm të ardhshëm të Koncesionarit.

III. Kufiri i territorit të mbikalimeve

Kufiri i shpronësimit/e drejta e kalimit përfshirë të gjitha rampat hyrëse dhe dalëse dhe deri në zonën ku secili mbikalim bashkohet me rrjetin e rrugëve lokale sipas skicave përkatëse të projektit të hollësishëm të ardhshëm të Koncesionarit.

IV. Kufiri i territorit të shesheve të taksës

Kufiri i shpronësimit/e drejta e kalimit sipas skicave përkatëse të projektit të hollësishëm të ardhshëm të Koncesionarit (përfshirë sigurimin e kabinave shtesë të taksës që pritet të jenë të nevojshme gjatë periudhës së koncesionit sipas parashikimit të trafikut në Autostradë).





Shtojca 15



[Handwritten signature]



Pjesa 1

Të ardhurat e garantuara nga trafiku dhe pragu për ndarjen e të ardhurave nga trafiku

Viti i të ardhurave të garantuara nga trafiku	Të ardhura të garantuara nga trafiku (shifrat tregojnë të ardhurat vjetore të arkëtuara nga taksa e përdorimit të rrugës, në euro)	Pragu për ndarjen e të ardhurave nga trafiku (shifrat tregojnë të ardhurat vjetore të arkëtuara nga taksa e përdorimit të rrugës, në euro)
1.	7,990,800	9.436.700
2.	8,150,600	9,625,400
3.	8,313,600	9,818,000
4.	8,479,900	10,014,300
5.	8,649,500	10,214,600
6.	8,822,400	10,418,900
7.	8,998,900	10,627,300
8.	9,178,900	10,839,800
9.	9,362,500	11,056,600
10.	9,549,700	11,277,700
11.	9,740,700	11,503,300
12.	9,935,500	11,733,400
13.	10,134,200	11,968,000
14.	10,336,900	12,207,400
15.	10,543,600	12,451,500
16.	10,754,500	12,700,600
17.	10,969,600	12,954,600
18.	11,189,000	13,213,700
19.	11,412,800	13,477,900



89



20.	11,641,000	13,747,500
21.	11,873,900	14,022,500
22.	12,111,300	14,302,900
23.	12,353,600	14,589,000
24.	12,600,600	14,880,700
25.	12,852,600	15,178,400
26.	13,109,700	15,481,900
27.	13,371,900	15,791,600
28.	13,639,300	16,107,400
29.	13,912,100	16,429,500
30.	14,190,400	16,758,100
31.	14,332,300	17,093,300



90

[Handwritten signatures and initials]



Pjesa 2

Koefficientët mujorë të sezonalitetit

Muaji	Koeficienti i sezonalitetit
janar	0,055
shkurt	0,055
mars	0,065
prill	0,075
maj	0,072
qershor	0,080
korrik	0,135
gusht	0,172
shtator	0,085
tetor	0,067
nëntor	0,064
dhjetor	0,075



P. 49/ P. 49/ P. 49/ P. 49/ P. 49/



Shtojca 16

Plani në kundërpërgjigje të situatave të jashtëzakonshme



PdP FM



Shtojca 17

Lista e miratuar e përdoruesve të përjashtuar

Këto kategori automjesh kur udhëtojnë për punë zyrtare janë të përjashtuara nga detyrimi për të paguar Taksën rrugore:

1. Automjetet e Policisë Rrugore
2. Autoambulancat
3. Automjetet e forcave zjarrfikëse
4. Automjetet ushtarake



93



Pasqyra e përmbajtjes

1	Hyrje	6
1.1	Përshkrim i Autostradës Milot – Morinë ("Autostrada")	6
1.2	Përmbledhje e kushteve kryesore të Koncesionit	6
1.3	Informacion mbi strukturën, Shërbimet dhe Punimet e Koncesionit	7
2	Sistemi i menaxhimit të cilësisë	10
2.1	Hyrje	10
2.2	Menaxhimi i cilësisë	11
3	Kërkesat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen	12
3.1	Kërkesa të përgjithshme	12
3.1.1	Koncepti	12
3.1.2	Objekti i shërbimeve	12
3.1.3	Përshkrimi i Shërbimeve që kërkohen	12
3.1.4	Manualët	14
3.1.5	Qendra e kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes	16
3.1.6	Sistemi i komunikimit për situata të jashtëzakonshme	17
3.1.7	Infrastruktura mbështetëse	19
3.1.8	Të ndryshme	20
3.2	Kërkesat për shfrytëzimin e rregullt	22
3.2.1	Hyrje	22
3.2.2	Shfrytëzimi i Qendrës së kontrollit të trafikut	22
3.2.3	Shfrytëzimi i objekteve të menaxhimit të trafikut	23
3.2.4	Matja e trafikut	25
3.2.5	Shfrytëzimi i shesheve të taksës	27
3.2.6	Ngarkesat jo normale	30
3.3	Shfrytëzimi dhe mirëmbajtja në ngjarje të jashtëzakonshme	32
3.3.1	Hyrje	32
3.3.2	Situatat e jashtëzakonshme	32
3.3.3	Trajtimi i incidenteve	33
3.4	Shfrytëzimi dhe mirëmbajtja në stinë e dimrit	35
3.4.1	Hyrje	35
3.4.2	Heqja e dëborës	36
3.4.3	Mbajtja nën kontroll e akullit	37
3.5	Kërkesat për mirëmbajtjen rutinë	37
3.5.1	Hyrje	37
3.5.2	Mirëmbajtja e shtresave të rrugës	38
3.5.3	Shpalet, punimet gjeoteknike dhe mirëmbajtja e bordit të paasfaltuar	39
3.5.4	Mirëmbajtja e strukturave	43
3.5.5	Mirëmbajtja e tunelit	49
3.5.6	Mirëmbajtja e drenazhimit	57
3.5.7	Mirëmbajtja e objekteve të sheshit të taksës	59
3.5.8	Mirëmbajtjes e sinjalizimit	60
3.5.9	Mirëmbajtja e objekteve elektrike/mekanike të rrugës	61
3.5.10	Objektet e sigurisë dhe gardhet rrethuese të rrugës	65
3.5.11	Mbajtja në kontroll e bimësisë	66
4	Kërkesat e kontrollit dhe monitorimit	69
4.1	Kërkesat për kontrollin	69



4.1.1	Hyrje	69
4.1.2	Kontrollet për sigurinë	69
4.1.3	Kontrollet teknike të hollësishme sistematike	69
4.2	Kërkesat për sistemin e monitorimit dhe menaxhimit	78
4.2.1	Hyrje	78
4.2.2	Inventari	78
4.2.3	Sistemet e menaxhimit të infrastrukturës	78
5	Kërkesat mjedisore dhe sociale	81
5.1	Hyrje	81
5.2	Sistemi i menaxhimit mjedisor dhe social	81
5.3	Vlerësimi i efektit mjedisor dhe social	83
5.4	Çështjet mjedisore dhe sociale të trashëguara	83
5.5	Çështjet mjedisore dhe sociale aktuale	83
6	Kërkesat për Punimet kapitale dhe Riparimet kapitale	90
6.1	Dispozita të përgjithshme	90
6.1.1	Hyrje	90
6.1.2	Standardet e projektimit	90
6.1.3	Shqyrtimi dhe miratimi i projekteve	91
6.1.4	Standardet e ndërtimit	94
6.1.5	Metodika dhe programi i projektimit dhe ndërtimit	95
6.2	Kërkesat për punimet kapitale	96
6.2.1	Hyrje	96
6.2.2	Punimet kapitale	96
6.3	Kërkesat për riparimin kapital	98
6.3.1	Hyrje	98
6.3.2	Punimet e riparimit kapital	99
6.3.3	Punimet për kthimin	100
7	Menaxhimi dhe vlerësimi i ecurisë	100
7.1	Hyrje – monitorimi i ecurisë	100
7.2	Sistemi i menaxhimit dhe vlerësimit të ecurisë	101
7.2.1	Projektimi dhe ndërtimi	101
7.2.2	Shërbimet (shfrytëzimi dhe mirëmbajtja)	101
7.2.3	Riparimi kapital	102
7.2.4	Standardet mjedisore/sociale	102
7.3	Sistemi me Pikë për mbylljen e korsive	102
7.3.1	Përkufizime	102
7.3.2	Përcaktimi i Pikëve për mbylljen e korsive dhe zbritjet për mbylljen e korsive	102
7.4	Sistemi i Pikëve të ecurisë	103
7.4.1	Grafiku i pikëve	103
8	Kërkesat për kthimin	110
8.1	Hyrje	110
8.2	Vrojtimi fillestar për kthimin dhe Plani i vlerësimit për kthimin	111
8.3	Kriteret e testimit dhe kontrollit për Vrojtimin fillestar për kthimin	111
8.4	Plani i punimeve rinovuese për kthimin	111



8.5	Kërkesat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen.....	112
8.6	Kërkesat për kthimin për komponentët e Autostradës.....	112
8.6.1	Sipërfaqet e shtruara	112
8.6.2	Strukturat	112
8.6.3	Punime gjeoteknike.....	113
8.6.4	Tunelet	115
8.6.5	Elementet mekanike dhe elektrike.....	116
8.6.6	Elemente të tjera	117
SHTOJCA 1		119
DOKUMENTACIONI I CILËSISË.....		119
Dokumentacioni i cilësisë i sugjeruar për Koncesionarin		119
Dokumentacioni i cilësisë për Subjektin nëpërgjegjës për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Rugës ("Subjekti shfrytëzues")		121
Dokumentacioni i cilësisë për Projektuesin nëpërgjegjës për përgatitjen e projekteve teknike të Rugës ("Projektuesi")		123
Dokumentacioni i cilësisë për Nënkontraktorin përgjegjës për ndërtimin e Rugës ("Nënkontraktori")		125
Dokumentacione të tjera për cilësinë		127
SHTOJCA 2		128
SIGURIA DHE MENAXHIMI I TRAFIKUT GJATË PUNIMEVE, MIRËMBAJTJES (RUTINË, NË SITUATA TË JASHTËZAKONSHME OSE DIMËRORE) DHE RIPARIMEVE KAPITALE		128
1.	Të përgjithshme.....	128
2.	Masat për sigurinë dhe menaxhimin e trafikut.....	128
3.	Mbylljet e korsive.....	128
4.	Mbylljet e Autostradës dhe rrugët alternative	129
5.	Automjetet e shpëtimit	129
6.	Informimi	129
7.	Niveli i shërbimit.....	130
8.	Evidencat dhe raportimi	130
SHTOJCA 3		131
EVIDENTIMI I DEFEKTEVE.....		143
1.	Evidentimi i defekteve	143
1.1	Defektet e kategorisë I	143
1.2	Defekte të tjera	143
1.3	Lista e defekteve të komponentëve të Autostradës të raportuar gjatë kontrollit të hollësishëm	143
SHTOJCA 4		148
KONTROLI DHE MONITORIMI GJEOTEKNIK		148
1.	Të përgjithshme	148
2.	Kontrollet	148
3.	Kontrollet rutinë.....	149
4.	Kontrollet në situata të jashtëzakonshme.....	149



5.	Kontrollet e hollësishme në terren	149
6.	Monitorimi i lëvizjeve	149
7.	Monitorimi i reshjeve.....	150
8.	Hetimet gjeoteknike të tokës.....	150
9.	Instrumentet dhe matjet	150
10.	Vlerësimi i rezultateve dhe identifikimi/përditësimi i rreziqeve	150
11.	Paraqitja e dokumenteve.....	150
12.	Kostot.....	150
13.	Standardet për kontrollin, monitorimin dhe punimet gjeoteknike	151
SHTOJCA 5		152
KËRKESAT PËR EVIDENCAT DHE RAPORTIMIN.....		152
Pjesa 1: Evidencat		152
1.	Periudha e mbajtjes së projekteve	152
2.	Ndërtimi	153
3.	Shfrytëzimi dhe mirëmbajtja.....	154
4.	Proceset figjore.....	155
5.	Kërkesa shtesë	155
Pjesa 2: Raportet.....		156
1.	Projektimi dhe ndërtimi.....	156
2.	Shfrytëzimi dhe mirëmbajtja	157
3.	Informacione të tjera shtesë.....	159
SHTOJCA 6		160
PLANI NË KUNDËRPËRGJIGJE TË SITUATAVE TË JASHTËZAKONSHME PËR SHKAQË GJEOTEKNIKE		160
1.	Kërkesa të përgjithshme.....	160
2.	Defektet e menjehershme.....	160
3.	Defektet ekzistuese	161

Lista e Tabelave

Tabela 3-1: Parametrat vlerësues për mirëmbajtjen e shtresave të rrugës.....	38
Tabela 3-2: Standardet e mirëmbajtjes për shpatet dhe punimet gjeoteknike	40
Tabela 3-3: Klasifikimi i gjendjes së strukturave.....	43
Tabela 3-4: Nivelet e ecurisë së urave.....	45
Tabela 3-5: Klasifikimi i gjendjes për tunelin (vetëm elementet strukturore)	51
Tabela 3-6: Respektimi i rekomandimeve të prodhuesit në lidhje me pajisjet e monitorim-vlerësimit të tunelit	52
Tabela 3-7: Nivelet e ecurisë së tunelit	52
Tabela 3-8: Kërkesat e ecurisë për bimësinë.....	67
Tabela 4-1: Kontrollet teknike	70



Tabela 7-1: Pikët e ecërisë	105
Tabela 8-1: Jetëgjatësia e mbetur e elementeve strukturore.....	113
Tabela 8-2: Kërkesat për kthimin për Punimet gjeoteknike	113
Tabela 8-3: Jetëgjatësia e mbetur e elementeve të tjera	117



Handwritten signatures and initials in blue ink.

**KËRKESAT TEKNIKE TË AUTORITETIT KONTRAKTUES****1 Hyrje**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2 Përmbledhja e kushteve kryesore të Koncesionit
Koncesionari do të jetë përgjegjës për:

- a) shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Autostradës;
 - b) shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e tunelit të Thirrës;
 - c) shfrytëzimin e një sistemi të taksës së rrugës dhe mbledhjen e të ardhurave nga taksa e rrugës; dhe
 - d) punimet për stabilizimin e shpatit dhe masat mbrojtëse.
- Krahas kërkesave për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen, më lart, Koncesionari është i detyruar të ndërmarrë punimet e mëposhtme të rehabilitimit dhe zgjerimit:
- e) ndërtimi i sheshit të taksës të Tuneli të Thirrës;
 - f) vendosja e gardhit rrethues përgjatë segmenteve me dy karrexhata të Autostradës;



g) vendosja e ndriçimit në të gjitha kryqëzimet;

h) ndërtimi/përmirësimi i këtyre mbikalimeve dhe kryqëzimeve: mbikalimi Kalimash, mbikalimi Mamëz, mbikalimi Gjogjan, mbikalimi Bardhoc, përmirësimi në km. 109+900&110+390, mbikalimi Morinë, mbikalimi Rexhal dhe rrethrotullimi në km 114+540 [përshkrimi i konfigurimit dhe karakteristikat kryesore të çdo mbikalimi jepen në seksionin 7 të Raportit inxhinierik, si edhe në Shtojcën VII të tij];

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

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

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

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

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

1.3 Informacioni mbi strukturën, Shërbimet dhe Punimet e Koncesionit

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

Sistemi i taksës së rrugës parashikohet, hë për hë, të përfshijë një pikë të pagimit të taksës së rrugës në afërsi të tunelit të Thirrës. Pika e propozuar për sheshin e taksës është në lindje të tunelit, në km:80+712 sipas Studimit përkatës për trafikun dhe taksën e rrugës. Nëse Koncesionari merr orientime ose kërkon ta vendosë diku tjetër sheshin e taksës, kjo duhet të bëhet në përputhje me procesin e parashikuar në klauzolën 10.2 dhe 21.14. Vendimi përfundimtar për vendndodhjen e saktë dhe projektin e sheshit të taksës do të merret bashkërisht me Qeverinë dhe Koncesionarin në bazë të propozimit të Koncesionarit.

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

Shërbime të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes (rutinë)

Vitet aktive: 1-30

Lista e detyrave:

7



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

Punime kapitale:

Vitet aktive: 1-4

Lista e punimeve:

- a) Punime gjeoteknike fillestare në pika specifike të identifikuara nga Autoriteti Kontraktues në Shtojcën 6 të Kontratës së Koncesionit; (vitet 1-4)
- b) Ndërtimi i mbikalimeve dhe i elementeve të tjera gjeometrike: mbikalimi Kalimash, mbikalimi Mamëz, mbikalimi Gjegjan, mbikalimi Bardhoc, përmirësimi në km. 109+900 dhe 110+390, mbikalimi Morinë, mbikalimi Rexhal dhe rrethrotullimi në km. 114+540 [përshkrimi i konfigurimit dhe karakteristikat kryesore të çdo mbikalimi jepen në seksionin 7 të Raportit inxhinierik, si edhe në Shtojcën VII të tij]; (vitet 1-3)
- c) Përmirësimet e komponentëve të ndryshëm të Autostradës (vitet 1-2):
 - Masa korrigjuese për urat në mënyrë që të përmbushin kërkesat për ecurinë të përcaktuara në seksionin 3 të kësaj Shtojce 5, në përputhje me informacionin diagnostikues dhe masat e rekomanduara korrigjuese që jepen në seksionin 4.1 të Raportit inxhinierik dhe Shtojcës I të tij;
 - Rehabilitim i urës ekzistuese mbi lumin Drin për atë sa konsiderohet e nevojshme që të përmbushin kërkesat për ecurinë të përcaktuara në seksionin 3 të kësaj Shtojce 5 dhe siç përcaktohen më tej në Shtojcën I të Shtojcës I të Raportit inxhinierik;
 - Projektim dhe ndërtim i sheshit të taksës;
 - Vendosje e gardhit rrethues përgjatë segmenteve me dy karrexhata të Autostradës me përjashtim të pikave të palejuara hyrëse-dalëse në Autostradë (kategoria 2 dhe 3 e Shtojcës 9), zonat e mbikalimeve, pjesët ku duhen ndërtuar mure mbajtëse dhe mundet pjesët ku hapja e shpatit për rrugën ka lartësi më të madhe se 35m;
 - Vendosje e ndriçimit në të gjitha mbikalimet;
 - Përmirësim i të gjitha lidhjeve anësore të lejuara me Autostradën, si edhe i pikave të palejuara hyrëse-dalëse në Autostradë (kategoria 2 sipas Shtojcës 9), konform Standardeve shqiptare të projektimit dhe ndërtimit të rrugëve, në mënyrë që në çdo rast të sigurohen kushte të mjaftueshme të hyrje-daljes sa i takon gjatësisë së korsisë, sinjalistikës dhe elementeve të tjera projektuese duke mbajtur në konsideratë rrezen, pjerrësinë, shpejtësinë e projektuar dhe çdo parametër tjetër që ndikon tek shikueshmëria dhe siguria;
 - Projektim dhe ndërtim i një ure për këmbësorë në zonën e Kukësit në një vend ku sigurohet mundësi e volitshme dhe e parrezikshme përdorimi për banorët (një pikë e rekomanduar jepet në seksionin 5.1 të Raportit inxhinierik në km:95+720, duke mbajtur në konsideratë parametrat e hapësirës së parkimit, distancës nga shëtitorja e qytetit dhe distancën nga plazhi)



Karakteristikat kryesore të urës për këmbësorë:

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

Gjatësia e përafërt - 30 m

Lartësia e parapetit – 2,5 m

Gjerësia – 1,5 m;

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

Riparime kapitale:

Vitet aktive: 3-30

Lista e punimeve:

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

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



2 Sistemi i menaxhimit të cilësisë

2.1 Hyrje

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

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

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

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

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

për të gjitha punimet (ndërtime të reja dhe riparime kapitale) që do të kryhen gjatë Periudhës së Koncesionit (shih seksionin 6.2 të kësaj Shtojce 5).

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

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

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

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

Koncesionari duhet të emërojë një Drejtor cilësie për Projektin.



2.2 Menaxhimi i cilësisë

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

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

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

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

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

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

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



3 Kërkesat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen

3.1 Kërkesa të përgjithshme

3.1.1 Koncepti

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

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

Ecunia e Standardeve do të tregohet nëpërmjet një regjimi të plotë veçimor monitorimi ("Njësia e kontrollit të cilësimit" / shih seksionin 2 të kësaj Shtojce 5) dhe mbështetje nga Autoriteti Kontraktues (ose nga një organ që vendos të caktojë Autoriteti Kontraktues si përfaqësues të tij) dhe nga inxhinieri i pavarur. Mospërmbushja e Standardeve sjell zbatimin e Pagesave të kryerjes së punëve siç përshkruhet në seksionin 7 të kësaj Shtojce 5.

3.1.2 Objekti i shërbimeve

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

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

3.1.3 Përshkrimi i Shërbimeve që kërkohen

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



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

dhe, në varësi të shkronjës "a" dhe "b" të sigurojë që:

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

Pjesa (seksioni) 2 i kësaj Shtojce 5

Pjesa (seksioni) 3 i kësaj Shtojce 5

Pjesa (seksioni) 4 i kësaj Shtojce 5

Pjesa (seksioni) 5 i kësaj Shtojce 5

Pjesa (seksioni) 6 i kësaj Shtojce 5

Pjesa (seksioni) 7 i kësaj Shtojce 5

Pjesa (seksioni) 8 i kësaj Shtojce 5

Shtojca 1: Dokumentacioni i cilësisë

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

Shtojca 3: Evidentimi i defekteve

Shtojca 4: Kontrolli dhe monitorimi gjeoteknik

Shtojca 5: Kërkesat për evidencat dhe raportimin

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



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

Kërkesat për strukturën e shërbimit

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

- Përshkrimi i detyrës
- Kërkesat
- Koha e përgjigjes

Pagesat e Performances

Nëse nuk plotësohen Standardet e shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes të përshkruara në seksionin 3 të kësaj Shtojcë 5, vendosen Pagesat e Performances .

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

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

Pagesat e Performances vendosen edhe nëse testimi dhe raportimi nuk janë kryer siç duhet.

Pagesat e Performances vilen sipas tabelës 7-1 të seksionit 7 të kësaj Shtojcë 5.

3.1.4 Manualët

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

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

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



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

3.1.4.1 Manuali i kontrollit të cilësisë

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

3.1.4.2 Manuali i mbrojtjes së shëndetit dhe jetës

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

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

3.1.4.3 Manuali i shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes

Manuali i shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes duhet të përfshijë:

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

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

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



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

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

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

3.1.4.4 Manuali ose manualët e kontrollit dhe monitorimit

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

3.1.4.5 Plan i menaxhimit mjedisor dhe social

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

3.1.5 Qendra e kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes

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

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



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

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

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

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

Gjithashtu, në përputhje me klauzolën 21.14 të Kontratës së Koncesionit, Koncesionarit i lejohet të ngrejë Qendra të kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes, jo më shumë se tri të tilla gjithsej për të gjitha Autostradën (përfshirë edhe Qendrën e kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes), në mënyrë që të jetë në gjendje të përmbushë me sukses Kërkesat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen të kësaj Shtojce 5. Trualli shtesë që mund të kërkojë për ngritjen e Qendrës së kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes është objekt i klauzolës 21.14 të Kontratës.

3.1.6 Sistemi i komunikimit për situata të jashtëzakonshme

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

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

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

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



Numri i telefonit për urgjencat

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

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

Telefonat e urgjencës

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

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

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

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

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

18



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

3.1.7 Infrastruktura mbështetëse

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

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

Komunikimi në rrugë

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

Furnizimi me energji

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

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

Kërkesa të tjera

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

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

Koncesionari duhet ta dijë se sisteme dhe pajisje të tilla që bëjnë pjesë në këto objekte ndodhen në autostradë ku janë të arritshme nga publiku. Koncesionari duhet t'i projektojë kabinat dhe ndërtesat dhe çdo objekt tjetër në rrugë në mënyrë të atillë që të sigurojë sigurinë e publikut në afërsi të pajisjeve. Koncesionari duhet të marrë



masat e përshtatshme për të parandaluar hyrjen e rrezikshme të publikut në strukturat ose objektet ku mund të ketë rreziqe.

3.1.8 Të ndryshme

3.1.8.1 Trajnimi

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

3.1.8.2 Kërkesat për menaxhimin e përkohshëm të trafikut

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

3.1.8.3 Kërkesat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen për Punët (veprat)

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

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

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

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

3.1.8.5 Pajisje që u përkasin të tretëve

Koncesionari menaxhon instalimin, shfrytëzimin, mirëmbajtjen dhe largimin nga të tretët për çdo pajisje në Autostradë, nën Autostradë ose mbi Autostradë nga ky i tretë (me përfshirje të pajisjeve të instaluar nga Autoriteti Kontraktues ose nga sipërmarrës me ligj). Instalimi, shfrytëzimi, mirëmbajtja dhe largimi i pajisjeve të tilla duhet të ndihmohet nga Koncesionari për atë sa personi përkatës që i kryen këto procese zotëron licencat dhe lejet përkatëse për këtë punë. Kjo përfshin, ndër të tjera, pajisjet e instaluar nga organizatat tregtare që kërkojnë të përdorin infrastrukturën e Autostradës për të ndihmuar në ngritjen ose instalimin e pajisjeve si pjesë e aktivitetit



tregtar të tyre. Çdo kosto që i lind Koncesionarit në lidhje me instalimin, shfrytëzimin, mirëmbajtjen ose heqjen nga të tretë të çdo pajisjeje të tillë duhet të rikuperohet vetëm nga ana e tij prej të tretëve përkatës.

3.1.8.6 Murrja në konsideratë e përkeqësimit të kushteve të motit në përmbushjen e Kërkesave për kohën e kundërpërgjigjes

Koncesionari është përgjegjës për respektimin e afateve të përgjigjes që janë caktuar për detyrat e ndryshme dhe përmbushjen e kërkesave të këtij seksioni 3, si edhe të seksioneve 4, 5, 6, 7 dhe 8 të kësaj Shtojce 5. Mosrespektimi i këtyre kërkesave do penalizohet me pikë ecurie, sikurse përshkruhet në seksionin 7 të kësaj Shtojce 5. Mirëpo, për të konstatuar respektimin nga Koncesionari të afateve të kërkuara të përgjigjes, duhen marrë në konsideratë edhe kushtet e përkeqësuar të motit, si sa i takon vonesës së detyrueshme në mobilizim ashtu edhe sa i përket nevojës për të shtyrë/pezualluar veprimet e planifikuara/të nisura për shkak të kushteve në fjalë. Koncesionari në çdo rast i paraqet justifikim i duhur Inxhinierit të pavarur dhe Autoritetit Kontraktues për devijimin nga afatet e kërkuara të përgjigjes. Shqyrtimi dhe aprovimi përfundimtar i rrethanave të jashtëzakonshme dhe devijimeve përkatëse bëhet nga Inxhinieri i pavarur.



21
P d d

Y



3.2 Kërkesat për shfrytëzimin e rregullt

3.2.1 Hyrje

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

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

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

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

3.2.2 Shfrytëzimi i Qendrës së kontrollit të trafikut

a) Përshkrimi i detyrës

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

b) Kërkesat

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

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

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

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

Sidomos në rastin e tunelit ose tuneleve, situata e jashtëzakonshme duhet të diktohet normalisht nga Qendra e kontrollit të trafikut nëpërmjet monitorëve të sistemit me kamerave të vëzhgimit (CCTV), sensorëve të



kalimit/ndalimit të automjeteve, sinjalizuesve që zbulojnë incidente, detektorëve të tjerë, numrit të telefonit për urgjencat ose telefonave të urgjencës në tunelin e Thirrës. Qendra e kontrollit të trafikut është përgjegjëse që të thërrasë menjëherë shërbimet e nevojshme të urgjencës, të mbajë menjëherë në kontroll trafikun në hyrje në tunelit, të sigurojë kontrollin e nevojshëm të ndriçimit, ajrimit dhe pompimit dhe të japë informacione mbi trafikun për të minimizuar efektet e dyndjes. Koncesionari duhet të caktojë edhe një Mbikqyrës kontrolli të trafikut të tunelit i cili do të jetë përgjegjës për të gjitha operacionet e tunelit njëzet e katër orë në ditë në të shtatë ditët e javës. Koncesionari duhet të caktojë një Nëpunës sigurie përgjegjës për të gjitha aspektet e sigurisë në tunel. Në rast situatë të jashtëzakonshme apo incidenti në tunel, Nëpunësi i sigurisë është përgjegjës për të siguruar ekzekutimin e kundërpërgjigjes së dëhur.

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

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

Telefonatave duhet t'u përgjigjet një punonjës centralist.

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

c) Koha e përgjigjes

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

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

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

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

3.2.3 Shfrytëzimi i objekteve të menaxhimit të trafikut

a) Përshkrimi i detyrës

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

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

- Sinjalizimi për kontrollin e korsive – përdoret për të kontrolluar secilën kors, për të shfaqur shpejtësinë e lejuar, aspektet e përgjithshme të sinjalistikës rrugore dhe aspekte të tjera të menaxhimit të përdorimit të korsisë;
- Tabela me mesazhe të ndryshme – përdoret për të shfaqur mesazhe me tekst për drejtuesit e mjeteve;
- Pikat e monitorimit të trafikut – përdoren për të mbledhur të dhëna mbi trafikun dhe për të diktuar incidentet;
- Kamerat e vëzhgimit (CCTV) – përdoren për monitorimin pamor të autostradës;



- Pikat meteorologjike – përdoren për monitorimin e kushteve atmosferike dhe mjedisore, për t'u dhënë informacion drejtuesve të mjeteve dhe për monitorimin dhe raportimin e ecurisë së kontratës.

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

b) Kërkesat

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

Qasja e përgjithshme kërkon:

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

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

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

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

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

24



- Shitjellimi i planeve të veprimit për situatat e jashtëzakonshme që duhet të aprovohen nga autoritet policore dhe të forcave zjarrfikëse.

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

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

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

Konkretisht, si minimum në këto të dhëna përfshihen:

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

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

c) Koha e përgjigjes

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

Periodha e matjes është çdo 6 (gjashtë) muaj.

3.2.4 Matja e trafikut

a) Përshkrimi i detyrës

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

- Në disa vendndodhje në segmentin I dhe segmentin III të Autostradës, për të cilat duhet rënë dakord me Inxhinierin e pavarur, në mënyrë që të shikohen shpejtësitë e automjeteve dhe të merret informacion për evoluimin e nivelit ekzistues të shërbimit; dhe



- Në të gjitha sheshet e taksës që do të ndërtohen nga Koncesionari në mënyrë që të merret informacion për numrin, llojin dhe konfigurimin e automjeteve që shfrytëzojnë Autostradën.

b) Kërkesat

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

- Pikat të mbledhin automatikisht statistika për trafikun, të një forme për të cilën duhet rënë dakord me Inxhinierin e pavarur, por si minimum Pajisjet e matjes së trafikut duhet:
 - Të sigurojnë numërim të vazhdueshëm të numrit gjithsej të automjeteve për orë në secilin kah;
 - Të sigurojnë matjen e shpejtësisë së çdo automjeti;
 - Të sigurojnë numërim të vazhdueshëm të numrit gjithsej të automjeteve për orë në secilin kah, duke e klasifikuar secilin automjet në, minimumi, katër klasifikime të automjeteve të rënda dhe, minimumi, tre klasifikime për kategoritë e automjeteve të tjera. Të dhënat e hollësishme të klasifikimit duhet të propozohen nga Koncesionari dhe të aprovohen nga Autoriteti Kontraktues.
- Pajisjet e matjes së trafikut duhet të matin me një saktësi për të cilën duhet rënë dakord me Inxhinierin e pavarur, por si minimum me saktësinë e mëposhtme:
 - Matja e numrit gjithsej të automjeteve të rënda dhe automjeteve të tjera për secilin kah të lëvizjes duhet të jetë i saktë me plus/minus 5 (pesë) përqind gjatë çdo periudhe të përbërë nga 12 (dymbëdhjetë) orë me interval besimi 95 (nëntëdhjetë e pesë) përqind, pa shtrembërim nga regjistrimi i mangët apo i tepruar;
 - Matja e numrit gjithsej të automjeteve për secilin kah të lëvizjes duhet të jetë e saktë me plus/minus 3 (tre) përqind gjatë çdo periudhe të përbërë nga 12 (dymbëdhjetë) orë me interval besimi 95 (nëntëdhjetë e pesë) përqind, pa shtrembërim nga regjistrimi i mangët apo i tepruar.

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

- Pikat të mbledhin automatikisht statistika për ngarkesën për aks të automjeteve, të një forme dhe saktësie për të cilën duhet rënë dakord me Inxhinierin e pavarur, por si minimum këto pajisje duhet të matin dhe/ose regjistrojnë:
 - Peshën bruto të automjetit;
 - Distancën ndërmjet akseve;
 - Ngarkesën për aks;
 - Ngarkesën për grup aksi;
 - Targën e automjetit dhe fotografinë e automjetit.



- Pajisjet duhet të matin me saktësitë e përcaktuara në standardin ASTM 1318-02 për pika e llojit I në fashën e temperaturave -20°C deri në +50°C.

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

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

c) Koha e përgjigjes

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

3.2.5 Shfrytëzimi i shesheve të taksës

a) Përshkrimi i detyrës

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

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

b) Kërkesat

i) Arkëtimi i taksës së rrugës

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

ii) Siguria

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



iii) Mashtrimi

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

iv) Vonesat

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

- Në momente trafiku të pazakontë (për shembull, në fillim të periudhave të pushimeve) të minimizohen vonesat që u shkaktohen përdoruesve të Autostradës, nëpërmjet zbatimit të masave rezervë që e rrisin përkohësisht kapacitetin e shesheve të taksës. Pritet që Koncesionari të hartojë plane rezervë për të trajtuar situatat me trafik të parashikueshëm dhe të paparashikueshëm;
- Në rast defekti të komponentëve të objekteve të arkëtimit të taksës së rrugës, të shmangen vonesat për përdoruesit e Autostradës;
- Në çdo rast sheshi i taksës të shfrytëzohet në atë mënyrë që radha mesatare në të gjitha korsitë të mos jetë mesatarisht më shumë se 10 automjete. Lejohej një shkallë e arsyeshme tolerance gjatë fundjavave të pikut të verës në mënyrë që të shmangen projektet e shesheve të taksës për shkak të luhatjes sezonale të trafikut. Shkalla e tolerancës mund të perceptohet si numri i makinave shtesë që nuk krijojnë rrezik për makinat që presin në radhë, në bazë të karakteristikave gjeometrike të gjithë shesheve të taksës në fjalë (vendimi duhet të mbështetet në largësinë e sigurisë ndërmjet automjeteve etj.). Pajisja shtesë me Tabelë me mesazhe të ndryshme mund të jetë e justifikuar nëse vendndodhja e sheshit të taksës është e tillë që gjatësia e radhës (përfshirë edhe tolerancën e lejuar) komprometon sigurinë e përdoruesve.

v) Shkeljet e taksës së rrugës

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

vi) Dhënia e informacionit

Koncesionari duhet të instalojë dhe shfrytëzojë një sistem automatik kontrolli i cili regjistron të gjitha automjetet, përcakton taksën në bazë të klasifikimit të automjetit dhe siguron që pagesa kryhet përpara hapjes së traut të



taksës. Koncesionari mban evidenca elektronike për të gjitha sa më lart në një bazë të përcaktuar të dhënash në Qendrën e kontrollit të trafikut. Gjithashtu, Koncesionari, në bazë të dispozitave për shfrytëzimin e objekteve të menaxhimit të trafikut të parashikuara në seksionin 3.2.3 të kësaj Shtojce 5, duhet të instalojë dhe shfrytëzojë një Sistem të kapjes së incidentit i cili do të monitorojë dhe regjistrojë çdo aktivitet anormal që ndodh gjatë shfrytëzimit të sheshit/shesheve të taksës. Sistemi i kapjes së incidentit duhet të jetë në gjendje të regjistrojë incidentet e shkeljeve të taksës së rrugës dhe të sigurojë informacionin e nevojshëm të identifikimit të automjeteve në mënyrë që shkelësit të identifikohen dhe ndiqen nga autoritetet shqiptare. Moskapja e incidentit të shkeljes së taksës së rrugës ose mossigurimi i informacioneve të nevojshme për identifikimin e shkelësit për autoritetet shqiptare do të thotë që incidenti do të konsiderohet si “jo incident” për të cilin Koncesionari nuk do të ketë të drejtë kompensimi. Koncesionari duhet të vërë në dispozicion të Autoritetit Kontraktues në format elektronik dhe në kohë reale në mënyrë të vazhdueshme statusin e çdo korsie dhe sheshi takse për të monitoruar nivelin përkatës të shërbimit, si edhe për të mbajtur në kontroll trafikun dhe të ardhurat. Të gjitha informacionet e tjera të mbledhura nga sheshet e taksës (përfshirë edhe të gjitha informacionet e lidhura me incidentet e shkeljeve të taksës së rrugës) duhet të vihen në dispozicion të Autoritetit Kontraktues, ose drejtpërdrejt duke i dhënë liri-hyrje në bazën elektronike të të dhënave të Koncesionarit ose nëpërmjet përfaqësuesit të Autoritetit Kontraktues. Format dhe përmbajtja e të dhënave dhe protokollit e komunikimit që duhen përdorur janë objekt marrëveshjeje me Autoritetin Kontraktues.

c) Koha e përgjigjes

i) Arkëtimi i taksës së rrugës

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

ii) Siguria

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

iii) Mashtrimi

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

iv) Vonesat

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

v) Shkeljet e taksës së rrugës

Moszbatimi i masave për parandalimin e shkeljeve të taksës së rrugës dhe/ose i Sistemi të kapjes së incidentit menjëherë pas hapjes së shesheve të taksës për trafikun do të vlerësohet negativisht me Pikë ecurie në përputhje



me seksionin 7 të kësaj Shtojce 5, si edhe do të sjellë pasoja sa i takon kompensimit të shkeljeve të taksës së rrugës siç përshkruhet në klauzolën 11 të Kontratës së Koncesionit. Keqfunksionimi i masave për parandalimin e shkeljeve të taksës së rrugës duhet të hetohet menjëherë dhe duhen marrë masa ndreqëse brenda 24 (njëzet e katër) orëve, nëse nuk është rënë dakord ndryshe nga Autoriteti Kontraktues.

vi) Dhënia e informacionit

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

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

3.2.6 Ngarkesat jo normale

a) Përshkrimi i detyrës

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

b) Kërkesat

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

c) Koha e përgjigjes ose toleranca

- Koncesionari siguron që të jetë arkëtuar dëshmipërbilimi përpara datës së lëvizjes.
- Njoftimet e kapacitetit të pamjaftueshëm të ngarkesës në Autostradë duhet të bëhen brenda të nesërmes pas marrjes, me faks ose postë elektronike tek transportuesi.
- Njoftimet paraprake për automjetet e mëdha duhet t'i transmetohen Autoritetit Kontraktues brenda 1 (një) dite pune pas marrjes, me faks ose postë elektronike.
- Këshillat për itineraret e automjeteve të mëdha, për veprat e artit ose tunelet me kapacitet të pamjaftueshëm dhe rekomandimet për kufizimet ose punimet e përkohshme të nevojshme duhet t'i transmetohen Autoritetit Kontraktues brenda 5 (pesë) ditëve pune pas marrjes, me faks ose postë elektronike.
- Marrja dhe verifikimi i njoftimit përfundimtar për itinerarin e miratuar për automjetet e mëdha duhet të kryhet brenda 3 (tre) ditëve pune dhe njoftimit të Autoritetit Kontraktues për marrjen.



- Dhënia e informacioneve transportuesve për planifikimin e itinerareve duhet të bëhet brenda 1 (një) jave pas kërkesës.



31
P d d

Y
S
OH



3.3 Shfrytëzimi dhe mirëmbajtja në ngjarje të jashtëzakonshme

3.3.1 Hyrje

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

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

3.3.2 Situatat e jashtëzakonshme

a) Përshkrimi i detyrës

Në situatat e jashtëzakonshme përfshihen, ndër të tjera:

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

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

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

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

b) Kërkesat

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



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

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

c) Koha e përgjigjes

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

3.3.3 Trajtimi i incidenteve

a) Përshkrimi i detyrës

Trajtimi i incidenteve përfshin:

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

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

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

b) Kërkesat

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

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

33

P t d

4 f₂ am



c) Koha e përgjigjes

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

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

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



24



3.4 Shfrytëzimi dhe mirëmbajtja në stinë e dimrit

3.4.1 Hyrje

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

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

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

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

i. Puna përpara fillimit të stinës së dimrit

Afërsisht 20 (njëzet) ditë përpara fillimit të periudhës së dimrit, personeli që do të angazhohet në punimet e mirëmbajtjes dimërore duhet të marrë informacion të hollësishëm për planin e pastrimit të dëborës dhe makineritë dhe pajisjet e nevojshme për mirëmbajtjen dimërore duhet të jenë të gatshme për inspektim për të siguruar që janë në gjendje të mirë pune. Në depot e përcaktuar për magazinimin e kripës duhen magazinuar sasitë e nevojshme të kripës. Kripa e mbetur nga dimri i fundit duhet të shihet nëse është apo jo e përshtatshme për përdorim.

ii. Puna në fillim të stinës së dimrit

Koncesionari, duke marrë parasysh kushtet klimatike të zonës, do të përcaktojë fillimin e periudhës së dimrit. Puna e realizuar gjatë periudhës së dimrit përfshin parandalimin e formimit të akullit në sipërfaqen e rrugës nëpërmjet hedhjes së sasisë së duhur të kripës; pastrimin e rrugës nga sipërfaqja e rrugës, njëkohësisht duke hedhur kripë dhe duke larguar automjetet e palëvizshme nga Autostrada. Koncesionari do të vihet në gatishmëri që në fillim të periudhës së dimrit. Automjetet, instalimet, pajisjet dhe materialet që do të përdoren gjatë periudhës së dimrit duhet të jenë gati për përdorim në depot e përcaktuara të magazinimit të kripës, në bazë të Planit për motin e keq, ndërsa personeli do të jetë në gatishmëri në çdo orë të ditës dhe natës (në shtëpi ose gjetkë) gjatë të gjithë stinës së dimrit, në mënyrë që të mund të veprohet menjëherë në rast të reshjeve të borës dhe ngricave.

Në kushte moti të keq, personeli i Koncesionarit duhet të jetë gati për të zënë pozicion brenda një kohe të shkurtër (në mënyrë orientuese, 2 orë) në mënyrë që të fillojë punën për pastrimin e borës. Gjatë mirëmbajtjes së periudhës së dimrit, personeli i Koncesionarit duhet të punojë pa pushim, derisa të jenë zbutur kushtet e motit të keq.

iii. Fundi i mirëmbajtjes gjatë stinës së dimrit

Në varësi të kushteve mbizotëruese të motit dhe gjendjes së sipërfaqes së rrugës, Koncesionari do të përcaktojë fundin e mirëmbajtjes dimërore dhe do të kthehet në gatishmëri pas çdo episodi të veçantë moti të keq. Depot e magazinimit të kripës do të mbushen me sasitë e nevojshme të kripës dhe të gjithë automjetet e përdorur gjatë pastrimit të dëborës do t'i nënshtrohen mirëmbajtjes dhe kontrollit.



- iv. Fundi i stinës së dimrit
Fundit i stinës së dimrit do të përcaktohet duke marrë parasysh kushtet klimatike të zonës dhe parashikimet e motit të zyrës meteorologjike.
- v. Puna pas fundit të stinës së dimrit
Koncesionari duhet të sigurojë pastrimin e depove të magazinimit të kripës dhe të kryejë riparimet & mirëmbajtjen e nevojshme të instalimeve.

3.4.2 Heqja e dëborës

a) Përshkrimi i detyrës

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

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

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

b) Kërkesat

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

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

c) Koha e përgjigjes

- Largimi i dëborës duhet të fillojë brenda 40 (dyzet) minutave prej fillimit të reshjeve të konsiderueshme të dëborës;
- Lartësia maksimale e dëborës kur Koncesionari duhet të ketë filluar largimin e dëborës është 10 centimetra;
- Pajisjet e largimit të dëborës duhet të shfrytëzohen në cikle me nga 2 (dy) orë në secilën pjesë të Autostradës;
- Dëbora e rënë mund të qëndrojë në rrugë deri në 2 (dy) orë ditën dhe 4 (katër) orë natën;
- E gjithë dëbora duhet të hiqet nga e gjithë gjerësia e karrexhatës, përfshirë edhe korsinë e urgjencës/ndalimit, brenda 6 (gjashtë) orëve pas reshjeve të fundit të matshme të dëborës; kjo hapësirë kohe mund të jetë deri në 12 (dymbëdhjetë) orë gjatë periudhave me pik të theksuar trafiku; në ato pjesë të Autostradës ku ka shumë pak mundësi për të mbajtur dëborën e hequr në buzë të karrexhatës, në varësi të pëlqimit që jep Inxhinieri i pavarur, mund të mendohet të hiqet dëbora nga korsia e djathtë dhe korsia e ndalimit/urgjencës.
- Gjatë reshjeve të dendura të dëborës duhet të mobilizohen pajisje të mjaftueshme në mënyrë që të paktën 1 (një) korsi trafiku të qëndrojë e hapur në çdo moment;
- Akumulimet maksimale të lejueshme gjithsej në secilën korsi të karrexhatës janë 10 centimetra;
- Akulli në sipërfaqe duhet të trajtohet me agjent akull-largues brenda 2 (dy) orëve pas heqjes së dëborës;

36



- Periudha maksimale e kohës që nga fundi i reshjeve të matshme të dëborës gjatë së cilës Koncesionari duhet ta ketë shtyrë dëborën dhe akullin përtej bordeve të korsisë anësore të urgjencës është 7 (shtatë) ditë.

3.4.3 Mëmbajtja nën kontroll e akullit

a) Përshkrimi i detyrës

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

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

b) Kërkesat

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

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

c) Koha e përgjigjes

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

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

3.5 Kërkesat për mirëmbajtjen rutinë

3.5.1 Hyrje

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

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

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

37

Handwritten signature and initials.



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

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

3.5.2 Mirëmbajtja e shtresave të rrugës

a) Përshkrimi i detyrës

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

b) Kërkesat

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

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

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

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

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

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

Përshkrimi	Përcaktimi i nivelit të ecurisë	Mënyra e matjes	Sipeshhtësia e vërtimit	Objektivi/Koha e përgjigjes
Rezistenca në fërkim	$\geq 0,35$	Testues i rezistencës në fërkim	Çdo 36 muaj	Në çdo kohë, jo më shumë se 5% e rrjetit mund të mos përmbushë nivelin e ecurisë 18 muaj



Formimi i kanaleve ku kalojnë rrotat	Jo më shumë se 15mm.	mm	Çdo 12 muaj	Në çdo kohë, jo më shumë se 5% e rrjetit mund të mos përmbushë nivelin e ecurisë 18 muaj
Ashpërsia gjatësore	<3,0	Indeksi Ndërkombëtar i Ashpërsisë (IRI) m/Km	Çdo 12 muaj	Në çdo kohë, jo më shumë se 5% e rrjetit mund të mos përmbushë nivelin e ecurisë 18 muaj
Forca strukturore (jetëgjatësia e mbetur)	≥ 5 vjet	Deflektograf me peshë (dhe programi përkatës)	Kur duhet sipas Indeksit Ndërkombëtar të Ashpërsisë dhe rezultateve të kontroleve me sy, por të paktën çdo 48 muaj	Në çdo kohë, jo më shumë se 5% e rrjetit mund të mos përmbushë nivelin e ecurisë 24 muaj
Plasaritjet nga kalimi i rrotave	≤ 10%	Kontroll me sy	Çdo 12 muaj	Në çdo kohë, jo më shumë se 10% e rrjetit mund të mos përmbushë nivelin e ecurisë 3 muaj

c) Koha e përgjigjes ose toleranca e lejuar

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

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

3.5.3 Shpatet, punimet gjeoteknike dhe mirëmbajtja e bordit të paasfaltuar

a) Përshkrimi i detyrës

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

Kjo detyrë përfshin:

- Në lidhje me shpatet dhe punimet gjeoteknike:
 - pastrimi i materialit të rrëshqitshëm deri në 200 m³;
 - mirëmbajtja e kapacitetit të shpateve të gërryerja për hapjen e rrugës, për të evituar defektet dhe për të mbrojtur rrugën nga prurjet shkëmbore;
 - parandalimi i kompromentimit të stabilitetit të shpateve dhe punimeve të tjera nga erozioni;
- Në lidhje me bordet e paasfaltuara:



- ruajtja e nivelit të duhur në raport me sipërfaqen e karrexhatës;
- rimbushja e gropave në bordet anësore të hapura nga shkaqe natyrore ose nga automjetet.

b) Kërkesat

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

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

Bordet anësore të paasfaltuara duhet të plotësojnë këto kërkesa:

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

c) Koha e përgjigjes

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

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

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

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

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



Përshkrimi	Niveli i shërbimit	Matja/zbulimi	Koha e lejuar për riparimet ose toleranca e lejuar
Shpatet e gërryera për hapjen e rrugës	Rruga duhet të jetë e pastër nga prurjet shkëmbore. Zbatim i menjëhershëm i planit në kundërpërgjigje të situatave të jashtëzakonshme (përdorimi i tabelave të përkohshme, devijimeve, sinjalizimit etj.).	Kontroll me sy Për rrëshqitjet më shumë se 200m ³ , vëllimi matet me rilevin topografik dhe inxhinieri i pavarur informohet, i cili më pas bën verifikimin.	Prurjet duhen hequr. Vëllimet nën 50 m ³ : - Nga shtresa e rrugës brenda 12 (dymbëdhjetë) orëve pas zbulimit, me kusht që korsia e prekur të jetë mbyllur (të jetë siguruar). - Nga korsia anësore dhe kanalet anësore brenda 48 (dyzet e tetë) orëve pas zbulimit. Nga 50 m ³ deri në 200 m ³ : - Nga shtresa e rrugës brenda 48 (dyzet e tetë) orëve pas zbulimit. - Nga korsia anësore dhe kanalet anësore brenda 96 (nëntëdhjetë e gjashtë) orëve pas zbulimit. Mbi 200m ³ : - Operacionet e pastrimit duhet të fillojnë brenda 18 orëve pas zbulimit. - Fluksi i trafikut të rivendoset sa më shpejt (në marrëveshje me dhënësin e grantit).



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



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

3.3.4 Mirëmbajtja e strukturave

a) Përshkrimi i detyrës

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

Tabela 3-3: Klasifikimi i gjendjes së strukturave

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



I	Rëndë	Humbja e vëllimit, përkeqësimi, prishja ose brejtja kanë prekur rëndë komponentët strukturorë parësorë. Mund të ketë prishje lokale të strukturës. Mund të ketë çarje nga presioni.
---	-------	---

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

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

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

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

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

b) Kërkesat

Kërkesat që elementet e poshtëpërmendur të një ure/strukturë, atë:

- shtresa e rrugës dhe trotuarit;



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

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



Tabela 3-4: Nivelet e ecurisë së urave

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

40



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



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



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

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

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

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

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



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

c) Koha e përgjigjes

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

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

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

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

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

3.5.5 **Mirëmbajtja e tunelit**

a) Përshkrimi i detyrës

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

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

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

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



Tuneli(et): Koncesionari duhet të hartojë një program të plotë mirëmbajtjeje rutinë dhe riparimesh kapitale për të cilin duhet rënë dakord me Inxhinierin e pavarur dhe i cili duhet të shqyrtohet dhe përditësohet çdo vit. Riparimet kapitale duhet të përfshijnë remont kapital dhe zëvendësim të pajisjeve të tunelit dhe strukturës së tunelit, që duhet kryer në mënyrën dhe kohën që shkakton pengesën minimale për trafikun. Për punimeve civile, kërkesat e përgjithshme, specifikimet dhe udhëzime për hartimin dhe zbatimin e inspektimit të tunelit, monitorimit dhe punët e mirëmbajtjes janë dhënë në Shtojcën perkatese 9.

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

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

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

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

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

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

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

b) Kërkesat

50

Handwritten signature and initials.



Kërkohet që elementet e poshtëpërmendur të tunelit, si:

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

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

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

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

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

të mirëmbahen në përputhje të plotë me rekomandimet e prodhuesit.

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

Klasifikimi i gjendjes	Kategoria e gjendjes	Përshkrimi i elementit strukturor
6	Shkëlqyeshëm	Siç është ndërtuar
5	Shumë mirë	Asnjë problem nuk vihet re gjatë kontrollit të përgjithshëm ose kryesor
4	Mirë	Vetëm probleme të vogla
3	Pranueshëm	Të gjithë elementet strukturore kryesore janë në gjendje solide por mund të ketë humbje të vogël të vëllimit, plasaritje, prishje dhe rrjedhje të vogla në bashkimet.
2	Keq	Humbje e avancuar e vëllimit, përkeqësim, prishje dhe rrjedhje në bashkimet.
1	Rëndë	Humbja e vëllimit, përkeqësimi dhe prishja kanë prekur rëndë komponentët strukturorë parësorë. Mund të ketë prishje lokale të strukturës. Mund të ketë çarje nga presioni. Përmblytje të rëndë ose të rregullt si rezultat i mosfunksionimit të sistemit të kullimit.



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

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

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

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

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

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

Tabela 3-7: Nivelet e ecurisë së tunelit

Ërshkrimi	Përcaktimi i nivelit të ecurisë	Mënyra e matjes	Shpeshtësia e vërtetimit	Veprimi ndreqës	Koha e përgjigjes / koha e riparimit
Veshja në sipërfaqe të rureve të tunelit	Veshja duhet të jetë solide nga ana strukturore dhe nuk duhet të ketë prishje dhe plasaritje. Nuk lejohen	Kontroll me sy	1 muaj – sipërfaqësor	Pastrim i veshjes jashtme. Riparim i defekteve. Largim i	Koha për riparimin – 3 muaj



Ërshkrimi	Përcaktimi i nivelit të ecurisë	Mënyra e matjes	Shpeshtësia e vërtetimit	Veprimi ndreqës	Koha e përgjigjes / koha e riparimit
	dëmtimet e mbulesës prej betoni në strukturat beton-arme. Të mos ketë defekte në sipërfaqe. Pa bashkuar që rrjedhin dhe pa prurje të ngurta. Drenazimi i pastruar.		12 muaj – i hollësishëm	prurjeve të ngurta. Zhblokim i drenazhimit.	
Ërshja në rendësi të nureve të anelit	Shtrëna e brendshme duhet të jetë e pastër dhe pa defekte, siguar nivelin e kërkuar të shkelqimit. Duhet të jetë pa defekte, përfshirë heqjen e paneleve gjatë kontrollit parësor për të siguruar që bashkuarët janë solide.	Kontroll me sy	1 muaj – sipërfaqësor 12 muaj – i hollësishëm	Larje – vini re se kjo mund të pezullohet gjatë muajve të dimrit në marrëveshje me inxhinierin e pavarur. Veprim i menjehershëm – rivendosja e parrezikshmërisë, pastaj riparimi dhe rinovimi sipas nevojës.	Koha për riparimin – 1 muaj. Për shpeshtësinë e larjes duhet rënë dakord me inxhinierin e pavarur gjatë viteve të para të shfrytëzimit dhe kjo shpeshtësi duhet shqyrtuar çdo vit.
Të gjitha strukturat e jera	Të jenë të pastra dhe solide nga ana strukturore dhe të mos kenë defekte të konsiderueshme.	Kontroll me sy	1 muaj – sipërfaqësor 12 muaj – i hollësishëm	Veprim i menjehershëm – rivendosja e parrezikshmërisë, pastaj riparimi dhe rinovimi sipas	Koha për riparimin – 6 muaj



Ërshkrimi	Përcaktimi i nivelit të ecurisë	Mënyra e matjes	Shpeshtësia e vërojimit	Veprimi ndreqës	Koha e përgjigjes / koha e riparimit
				nevojës	
brezat ashkues	Plotësisht funksionale, të mos pengojnë lëvizjen e strukturës	Kontroll me sy	1 muaj – sipërfaqësor 12 muaj – i hollësishëm	Pastrim, riparim i dëmtimeve	Koha për riparimin – 6 muaj
Ankerat dhe istemet mbështetëse mekanike	Plotësisht funksionale dhe në gjendje të sigurojnë mbështetje pa rrezik. Dëshmi se është kryer testimi periodik i ankerave dhe testimi i tërëzimit dhe izolimit elektrik.	Kontroll me sy dhe audhim	1 muaj – sipërfaqësor 12 muaj – i hollësishëm	Veprimi menjëherëshëm – rivendosja e parruzikshmerisë, pastaj riparimi dhe rinovimi sipas nevojës	Koha për riparimin – 2 muaj
drënazimi i anelit	Plotësisht funksional. Të mos ketë pjesë që janë dëmtuar ose përbërësuar rëndë. Dëshmi që pompat, valvulat dhe tubat janë testuar dhe u është bërë shërbimi në përputhje me rekomandimet e prodhuesve. Të mos ketë rrjedhje. Të mos ketë gërryerje të dukshme në pijat dalëse.	Kontroll me sy dhe audhim. Kufiri i pastës dhe pa pengesë të ujërave. Nuk ka mbetje të dukshme krijimesh, prurjesh etj. Mbajtja e pijave dalëse është e paprekur. Nuk duket se ka përmblyje.	1 muaj – sipërfaqësor 12 muaj – i hollësishëm	Veprimi menjëherëshëm – rivendosja e parruzikshmerisë, pastaj heqja dhe riparimi i dëmtimit	Koha përgjigjes – 45 minuta Koha për riparimin – 3 ditë



Ërshkrimi	Përcaktimi i nivelit të sigurisë	Mënyra e matjes	Shpeshtësia e vërtetimit	Veprimi ndreqës	Koha e përgjigjes / koha e riparimit
Sistemi i frymësimit	Tërësisht funksional. Dëshmi që sistemi është testuar dhe i është bërë shërbimi dhe është zëvendësuar në përputhje me rekomandimet e prodhuesve.	Kontroll me sy dhe auditim	1 muaj – sipërfaqësor 12 muaj – i hollësishëm	Veprim menjehershëm – rivendosja e parrezikshmërisë, pastaj riparimi dhe rinovimi sipas nevojës	Koha e përgjigjes – 45 minuta Koha për riparimin – 3 ditë
Sistemi i ndriçimit	95% e ndriçuesve funksionojnë si duhet. Dëshmi që sistemi i ndriçimit është testuar dhe i është bërë shërbimi dhe është zëvendësuar në përputhje me rekomandimet e prodhuesve.	Kontroll me sy dhe auditim	1 muaj – sipërfaqësor 12 muaj – i hollësishëm	Veprim menjehershëm – rivendosja e parrezikshmërisë, pastaj zëvendësimi i pajisjeve me defekt	Koha e përgjigjes – 45 minuta Koha për riparimin – 3 ditë
Pajisjet e mbrojtjes nga zjarri	Të gjitha pjesët e ekspozuara duhet t'u nënshtrohen proceseve të pastrimit normal të tunelit. Tërësisht funksional. Dëshmi që sistemi i mbrojtjes nga zjarri është testuar, i është bërë shërbimi dhe është zëvendësuar në përputhje me rekomandimet e	Kontroll me sy dhe auditim	1 muaj – sipërfaqësor 12 muaj – i hollësishëm	Veprim menjehershëm – rivendosja e parrezikshmërisë, pastaj riparimi dhe rinovimi sipas nevojës	Koha e përgjigjes – 45 minuta Koha për riparimin – 3 ditë

55

[Handwritten signature]



Titulli	Përshkrimi i nivelit të currit	Mënyra e matjes	Shpeshtësia e vërtetimit	Veprimi ndreqës	Koha e përgjigjes / koha e riparimit
	prodhuesve.				
që gjatë qisjet dhe istemet e tjera teknike dhe letrike	Tërësisht funksional. Dëshmi që sistemet janë testuar, u është bërë shërbimi dhe janë zëvendësuar në përputhje me rekomandimet e prodhuesve.	Kontroll me sy dhe auditim	1 muaj – sipërfaqësor 12 muaj – i thellë	Veprim i menjehershëm – rivendosja e pajezikshmeve, pastaj riparimi dhe rinovimi sipas nevojës	Koha e përgjigjes – 45 minuta Koha për riparimin – 5 ditë
ensioni mesatar, rimar, ekonomik dhe istemet e kështu si enstacionet	Tërësisht funksional. Dëshmi që sistemet janë testuar, u është bërë shërbimi dhe janë zëvendësuar në përputhje me rekomandimet e prodhuesve.	Kontroll me sy dhe auditim	1 vjetor – sipërfaqësor	Veprim i menjehershëm – rivendosja e pajezikshmeve, pastaj riparimi dhe rinovimi sipas nevojës	Koha e përgjigjes – 1 orë Koha për riparimin – 5 ditë

e) Koha e përgjigjes

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

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

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

Nëse gjendja e strukturës së tunelit përben rrezik i menjehershëm për përdoruesit, duhet kufizuar pa vonesë trafiku në tunel. Koncesionari duhet të përbëjë planin e punimeve në përputhje me qëllimin të dorëzuar tek Autoriteti Kontraktues brenda 14 (katërmëdhjetë) ditëve nga zbulimi i defektit.

7.6

4



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

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

3.5.6 Mirëmbajtja e drenazhimit

3.5.6.1 Tubacionet e ujërave të zeza dhe të kullimit

a) Përshkrimi i detyrës

Kjo detyrë përfshin:

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

b) Kërkesat

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

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

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

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

Pas përfundimit të matave pusetat dhe tubacionet duhet të mos kenë rrëzë, prurje shkëmbore dhe mbetje organike.

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

c) Koha e përgjigjes

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

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

3.5.6.2 Tombinat

a) Përshkrimi i detyrës

Kjo detyrë vlen për tombinat me gjatësi sa rruga deri në 0.6m, dhe përfshin pastrimin e tombinave dhe sigurimin që ato të funksionojnë në mënyrë të efektshme.

57

[Signature]



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

b) Kërkesat

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

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

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

c) Koha e përgjigjes

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

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

3.5.6.3 Hendeqet

a) Përshkrimi i detyrës

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

b) Kërkesat

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

- hendeqet nuk duhet të kenë defekte, por mund të kenë ca barishte dhe akumulim mbetjesh ose prurjesh solide;
- hendeqet nuk duhet të akumulojnë llucë me thellësi më shumë se 10cm;
- nuk duhet të ketë ujë të ndenjtur në hendeq me thellësi më shumë se 10cm;
- pengesat nuk duhet ta pengojnë kalimin e ujit në atë shkallë sa që sistemet e kullimit me tubacione dëmtohen ose përmbeten;
- shkakimet në lumenj dhe përtej duhet të bëhen në respektim të ligjit shqiptar, Udhëzimeve të HFC-së për mjedisin, shëndetin dhe sigurinë, për rrugët me pagesë dhe VNMS-së dhe PMMS-së së Koncesionarit, sipas seksionit 3 të kësaj Shtojcë 3.

c) Koha e përgjigjes

58



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

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

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

3.5.7 Mirëmbajtja e objekteve të sheshit të taksës

a) Përkrahimi i detyrës

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

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

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

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

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

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

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

Mirëmbajtja e të gjitha objekteve dhe pajisjeve të sheshit të taksës përfshin mbajtjen e të gjitha elementeve në gjendje pune përfshirë edhe pastrimin e tabelave dhe sinjaleve, reagimin ndaj defekteve, kryerjen e kalibrimit dhe kontrolleve në përputhje me udhëzimet e prodhuesve, riparimin e pajisjeve, diagnozën dhe riparimin e defekteve të programit dhe riparimin e bojës mbrojtëse.

b) Kërkesat

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

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

c) Koha e përgjigjes

69

Handwritten signature and initials.



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

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

3.5.8 Mirëmbajtjes e sinjalizimit

3.5.8.1 Sinjalistikë vertikale

a) Përshkrimi i detyrës

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

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

b) Kërkesat

Sinjalistika vertikale duhet të përmbushë këto kërkesa:

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

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

c) Koha e përgjigjes

Tabelat e anuara dhe të rotulluara duhet të drejtohen në pranverë brenda datës 15 prill. Tabelat që nuk e plotësojnë nivelin e kërkesave minimale duhet të kthehen në standardin e lejuar brenda 3 (dy) javëve.

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

3.5.8.2 Sinjalistika rrugore horizontale

a) Përshkrimi i detyrës

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



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

b) Kërkesat

Sinjalistika horizontale duhet të përmbushë këto kërkesa:

- sinjalistika horizontale të jetë e pastër dhe qartësisht e dukshme;
- sinjalistika horizontale të mos jetë përhapur më shumë se 10% e dimensionit original;
- të ketë mbetur të paktën 70% e materialit të vijëzimit;
- retro-reflektimi të jetë të paktën 100 $\text{med/m}^2/\text{lx}$ (për vijëzimet e bardha);
- retro-reflektimi të jetë të paktën 80 $\text{med/m}^2/\text{lx}$ (për vijëzimet e verdha);
- rezistenca në fërkim e vijëzimeve të jetë e njëjtë me sipërfaqet pa vijëzime (pra e njëjtë me rezistencën në fërkim të tapetit të rrugës).

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

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

c) Koha e përgjigjes

Sinjalistika horizontale që përshpikëz rrezik i menjehershëm për përdoruesin e rrugës duhet të zëvendësohet ose kur kjo nuk është e mundur, duhen vendosur tabela paralajmërore brenda 24 (njëzet e katër) orëve.

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

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

3.5.9 Mirëmbajtja e objekteve elektrike/mekanike të rrugës

3.5.9.1 Ndriçimi

a) Përshkrimi i detyrës

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

b) Kërkesat

Ndriçimi rrugor duhet të mirëmbahet në plotësim të këtyre kërkesave:

- në çdo moment 85% e të gjitha njësive ndriçuese të rrugës duhet të funksionojnë si duhet;
- në çdo vendndodhje nuk mund të mos funksionojnë më shumë se 3 nga 10 njësi ndriçimi radhazi;



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

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

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

Mirëmbajtja e planifikuar çdo vit:

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

Mirëmbajtja e planifikuar çdo 5 (pesë) vjet:

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

c) Koha e përgjigjes

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

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

3.5.9.2 Pajisjet e menaxhimit dhe kontrollit të trafikut

a) Përshkrimi i detyrës

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

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

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

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

Mirëmbajtja përfshin mbajtjen e të gjitha elementeve në gjendje pune që arrijnë kërkesat e sigurisë të përshkruara në seksionin 3.2.3 të kësaj Shtojce 5, përfshirë edhe pastrimin e tabelave dhe sinjleve, reagimin ndaj defekteve,

62

8



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

b) Kërkesat

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

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

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

c) Koha e përgjigjes

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

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

3.5.9.3 *Objektet e matjes së trafikut*

a) Përshkrimi i detyrës

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

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

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

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

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

b) Kërkesat

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



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

c) Koha e përgjigjes

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

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

3.5.9.4 Objektet e komunikimit për situata të jashtëzakonshme dhe infrastruktura mbështetëse

a) Përshkrimi i detyrës

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

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

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

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

b) Kërkesat

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

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

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

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

c) Koha e përgjigjes



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

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

3.5.10 Objektet e sigurisë dhe gardhet rrethuese të rrugës

a) Përshkrimi i detyrës

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

Objekte të sigurisë konsiderohen sa më poshtë:

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

b) Kërkesat

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

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

c) Koha e përgjigjes

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

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

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



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

3.5.11 Mbatja në kontroll e bimësisë

a) Përshkrimi i detyrës

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

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

b) Kërkesat

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

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

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

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

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

c) Koha e përgjigjes

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

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

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



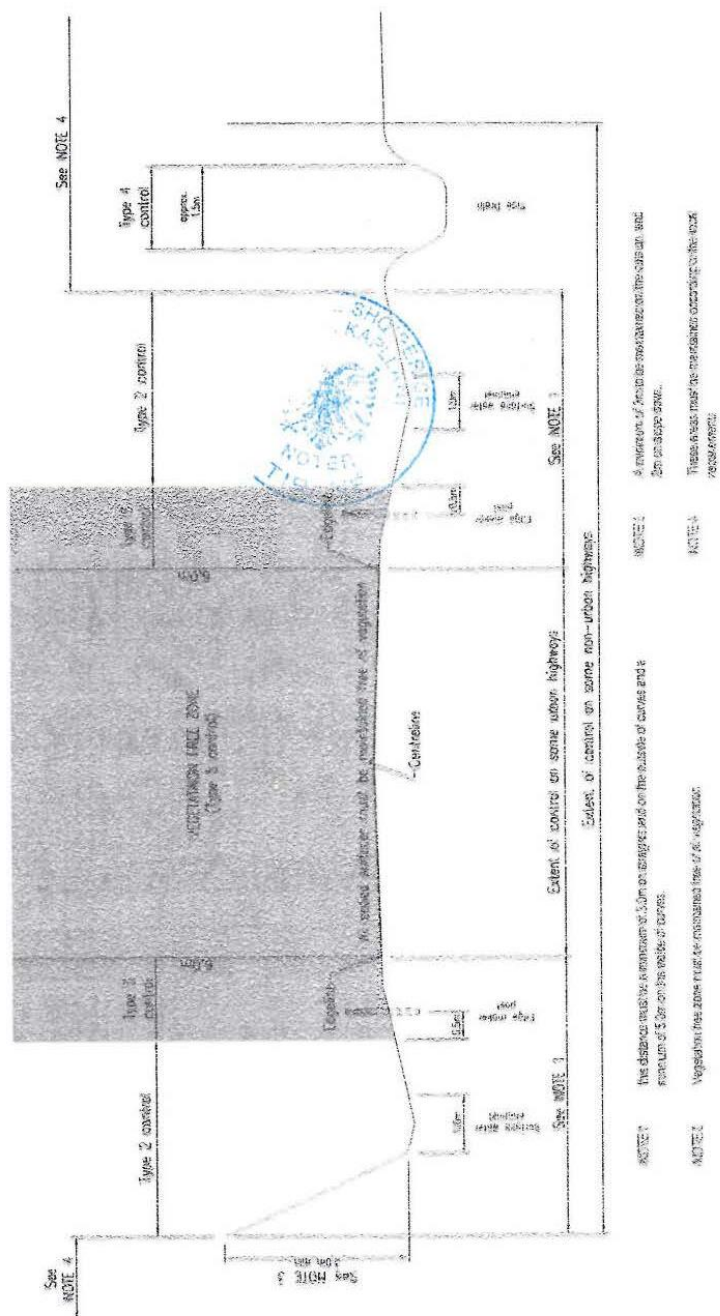
Tabela 3-8: Kërkesat e ecuresisë për bimësinë

Lloji	Lartësia (mm)	Fushëveprimi i kërkesave:
1	25 – 75	Korsitë e ndalimit të rrugëve qytetëse, ndarëset në mes, ishujt e trafikut dhe bordet e rrugës, bari në vendpushime (përfshirë edhe rreth orendive në vendpushime).
2	25 – 300	Rrugë joqytetëse dhe sipërfaqe të mëdha të gjelbëruara, përfshirë edhe kanalet e ujërave sipërfaqësore me gradient gjatësor $\geq 3\%$.
3	0 – 200	Mbajtja në kontroll të bimësisë përreth: • Kunjave fikse orientuese në buzë të rrugës • Shtyllave të tabelave rrugore • Kunjave fikse në fund buzë të urave dhe tombinave • Parmakëve mbrojtës • Parmakëve orientues • Shtyllave të ndriçimit • Bazamenteve të urave
4	Pa bimësi ose thuajse pa bimësi	Vlen për mbajtjen në kontroll të bimësisë përreth: • Skajeve të tombinave • Mureve në krye të rombinave • Kanaleve anësore të kullimit • Ujëkaluesve të tombinave • Kanaleve të ujërave sipërfaqësore me gradient gjatësor $\geq 3\%$ (me përjashtim të vendeve të caktuara për korrije bari në kërkesat specifike të kontratës) • Gropave të peshoreve • Bordurave dhe kanaleve • Kanaleve të veshura • Të gjitha sipërfaqeve të izoluara • Bordeve metalike • Kuvertave të urave.
5	Heqje e rritjes së bimësisë kur zaptin zonën që duhet të jetë pa bimësi, anash ose nga sipër.	Zbatohet për bimësinë që përfshin pemë, kaçuba ose degë që varen në zonën që duhet të jetë pa bimësi (brenda 0,5m nga vija e kunjave fikse orientues në buzë të rrugës ose brenda 6m mbi tapetin e rrugës) (Shih diagramin më poshtë)

67



EXTENT AND TYPE OF VEGETATION CONTROL



2019 4/20/20



4 Kërkesat e kontrollit dhe monitorimit

4.1 Kërkesat për kontrollin

4.1.1 Hyrje

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

4.1.2 Kontrollat për sigurinë

4.1.2.1 Defektet e kategorisë I

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

Pagesa e Performances do të aplikohet nëse defektet e kategorisë I nuk ndreqen brenda afateve të përgjigjes të përcaktuara në seksionin 3 të kësaj Shtojce 5.

4.1.2.2 Defektet e kategorisë II

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

4.1.2.3 Evidentimi i defekteve

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

4.1.3 Kontrollat teknike të hollësishme sistematike

Kontrollet teknike të hollësishme sistematike janë të nevojshme për të identifikuar defektet, për të konstatuar gjendjen dhe për të vendosur programe për mirëmbajtjen dhe riparimet e atyre defekteve që nuk kërkojnë vëmendje të menjëhershme. Kërkesat për shpeshësinë e këtyre inspeksioneve jepen në tabelën 4-1, më poshtë. Për



sa i përket tunelit të Thirrës, rezultati i inspektimeve teknike do të korrelohet, sipas nevojës, me rezultatet e programit të monitorimit me instrumente. Udhëzimi për projektimin dhe zbatimin e programit të monitorimit me instrumente të tunelit të Thirrës është dhënë në Shtojcën 9.

Tabela 4-1: Kontrollat teknike

Inspektimi	Shpeshtësia	Vërejtje
Kontrollet për sigurinë	2 herë/ditë me interval të paktën 8 orë kur ka ditë dite	Mund të kryhet nga një automjet që lëviz me jo më shumë se 50 km/h. Duhet kryer kontrolle shpesh për sigurinë gjatë dhe pas kushteve të rënda të motit për të identifikuar ndonjë pasojë që mund të përbejë rrezik për përdoruesit e rrugës. Lidhet me kohën e përgjigjes për incidentet dhe situatat e jashtëzakonshme.
Gjendja e shtresës së kontroll me sy	2 herë/ditë me interval të paktën 8 orë kur ka ditë dite	Kontroll me sy i të gjitha sipërfaqeve të shumara. I kryer gjatë kontroleve për sigurinë për të identifikuar defektet që përbejnë rrezik të mundshme për përdoruesit e rrugës. Matjet, analiza dhe raportet duhet të plotësohen brenda datës 30 nëntor çdo vit. Duhet të hartohet programi i kontrollit, së bashku me çdo vlerësim tjetër shpesh, për të vendosur programet e mirëmbajtjes rutinë, periodike dhe madhore. Të gjitha punimet ndërbajtës të mirëmbajtjes të ndërmarra për ndreqjen e pjesëve të sipërfaqes së shtuar që nuk përmbush standardin e kërkuar (siç përshkruhet në tabelën 3-1) janë objekt i një raporti në të njëjtin vit kalendarik në të cilin kanë përfunduar punimet.
Gjendja teknike e shtresës e përcaktuar me parametrat e mëposhtëm teknikë dhe funksionalë: * Cilësia e ecjes së automjetit – ashpërsia * Thellësia e kanaleve të bëra nga gomat * Rezistenca në rrëshqitje * Gjendja e sipërfaqes - plasaritjet nga kalimi i rrotave * Forca strukturore (jetëgjatësia e mbetur)	Shtih Tabelën 3-1 të seksionit 3	
Kontrollet e tunelit		Struktura e tunelit përfshihet: * Të gjitha pjesët e strukturës së tunelit, përfshirë: - Veshjen strukturore, perimet veshëse muret anësore, dyshemetë, dyert dhe



Inspektimi	Shpeshtësia	Vërejtje
		portat - Godinat e shërbimit dhe sallat e impianteve - Tubat e ajrimit Pajisjet për monitorim dhe evaluim përfshijnë: * Të gjitha pajisjet dhe sistemet e lidhura me monitorimin dhe kontrollin e impiantit, trafikun, komunikimet dhe sigurinë, përfshirë: - Ajrimin - Ndriçimin - Drenazhimin dhe pompimin - Mbrojtjen kundër zjarrit dhe sistemet dhe alarmet në përgjigje të situatave të jashtëzakonshme - Sistemet e komunikimit dhe kontrollit të trafikut, përfshirë telekomandat dhe mbylljet në distancë - Sistemet e shfrytëzimit të tunelit dhe kontrollimit të impianteve - Furnizimin dhe shpërndarjen e energjisë - Godinat e shërbimit dhe sallat e impianteve
- Kontrolli për sigurinë	2 në ditë	Kontroll me sy i tuneleve, i kryer gjatë kontrolleve për sigurinë për të identifikuar defektet që përbëjnë rreziqe të mundshme për përdoruesit e rrugës.
- Kontrolli sipërfaqësor	Çdo muaj	Një shqyrtim sipërfaqësor e pjesëve të tunelit dhe rrethinave për të parë stabilitetin dhe dëmtimet, e kryer nga personeli që ka trajnimin e duhur për nivelin e këtij kontrolli. Kontrolli evidenton pranimë e prurjeve solide, prurjeve ose mbetjeve të çdo lloji, defektet që përbëjnë ose mund të shkaktojnë degradim të rëndë të strukturës së tunelit ose rrezik për përdoruesit e rrugës. Me t'u bërë të parrezikshme rreziqet e mundshme, duhet kryer një kontroll më i hollësishëm nga një person i kualifikuar, për të konstatuar shkallën e çdo problemi, punën ndreqëse dhe grafikon kohor. Kontrolli i imtë me sy i pjesëve përfaqësuese

Handwritten signatures and initials in blue ink.



Inspektimi	Shpeshtësia	Vërejtje
		të tunelit rrugor dhe pajisjeve të tij. Një kontroll nga personel i trajnuar me përvojë. Kontrolli duhet kryer dhe raportuar në përputhje me standardet evropiane dhe praktikën e mirë të sektorit të ekonomisë siç bëhet dakord me Autoritetin Kontraktues.
- Kontrolli i përgjithshëm	Jo më vonë se: • 2 vjet pas kontrollit të fundit të përgjithshëm ose parësor • Një vit pas kontrollit të fundit të përgjithshëm ose parësor për funksionet M&E Kontrollet kryhen me intervalet për të cilat bëhet dakord me inzhinierin e pavarur por normalisht këto intervale nuk duhet të jenë më shumë se: • Gjashtë vjet për strukturat e tunelit • Tre vjet për funksionet mekanike dhe elektrike	Kontrolli i përgjithshëm duhet të hartohet për të vendosur programet e mirëmbajtjes rutinë, periodike dhe madhore. Si pjesë e kontrollit M&E duhet bërë një manovër stërvitore së bashku me të gjitha shërbimet e urgjencës. Qëllimi i kësaj manovre stërvitore është të dëshmohet funksionimi i saktë i të gjitha pajisjeve të sigurisë dhe situatave të jashtëzakonshme si edhe niveli i dubur i përgjigjes nga shërbimet e urgjencës. Një kontroll nga personel i trajnuar me përvojë. Kontrolli duhet kryer dhe raportuar në përputhje me standardet evropiane dhe praktikën më të mirë të sektorit të ekonomisë siç bëhet dakord me Autoritetin Kontraktues. Dokumentet bazë janë skicat e ndërtimit, skicat elektrike, manuali i shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes dhe raportet e kontrolleve të mëparshme parësore dhe të përgjithshme. Kryhet një shqyrtim e hollësishme nga afër e të gjitha pjesëve të arritshme të tunelit, që mund të kërkojë heqjen e paneleve veshëse, kapakëve, grilave (të ventilatorëve etj.), për të arritur poshtë tyre. Të gjitha dokumentet që lidhen me shfrytëzimin, mirëmbajtjen dhe sigurinë duhet të shqyrtohen gjatë kontrollit parësor për të parë nëse janë në përputhje me standardet dhe nëse janë të plota. Raporti përfshin rekomandime për punimet riparuese ose zëvendësuese.



Inspektimi	Shpeshtësia	Vërejtje
- Kontrolli parësor	Konsiderohet se Kontrolli Parësor e zëvendëson nevojën për çdo Kontroll të Përgjithshëm që i bie të bëhet atë vit.	Kontrolli parësor duhet të hartohet për të vendosur programet e mirëmbajtjes rutinë, periodike dhe madhore. Shqyrtim nga afër i një zone apo defekti të veçantë që përbën shqetësim.
- Kontrolli i Posaçëm	Sipas nevojës	Kontrolli i Posaçëm kryhet: • Për të hetuar një problem të veçantë të konstatuar gjatë një kontrolli ose që dihet se ka ndodhur në tunele të tjera të ngjashme; • Në intervale prej jo më shumë se 6 muaj për çdo pjesë të strukturës së tunelit që ka kufizime për peshën; • Kur një pjesë e strukturës së tunelit duhet të mbajë një ngarkesë të padukshme jo normale përpara, gjatë ose pas kalimit të ngarkesës nëse nuk dihet nëse ngarkesa të ngjashme janë mbajtur pa rrezik më parë; • Nëse ka ndodhur zhvendosje, ngritje, lëvizje ose vithisje më shumë se e lejon projekti. Duhet kryer matje për të vlerësuar urgjencën e masave ndreqëse të nevojshme; • Për strukturën dhe pajisjet e tunelit pas përmbytjes; • Pas një aksidenti madhor ose pas një zjarri brenda tunelit për të hetuar dëmtimet që mund t'i jenë bërë tunelit, pajisjeve dhe të gjitha funksioneve të sigurisë. Raporti i kontrollit të posaçëm duhet të përfshijë rekomandime të hollësishme për punimet ndreqëse ose zëvendësuese, monitorimin në të ardhmen ose ndryshime të procedurave të punës.
Sheshet e taksës	6 muaj	Kontroll me sy i sipërfaqeve të shtruara në maj dhe nëntor
Shjalistika vertikale	6 muaj	Në maj dhe nëntor



Inspektimi	Shpeshtësia	Vërejtje
Ndriçimi i rrugës:		
• Llambat	2 javë	I gjithë ndriçimi duhet kontrolluar një herë çdo dy javë pasi të ketë rënë errësira.
• Njësitë e ndriçimit	12 muaj	Kontrolli dhe pastrimi të mbyllet brenda datës 15 maj.
• Shtyllat dhe kasetat	3 vjet	Kontrolli i strukturës dhe sigurisë
Shjalistika rrugore horizontale	12 muaj	E gjithë gjatësia e Autostradës duhet të kontrollohet në muajin nëntor (kontroll në errësirë)
Symacet në rrugë	6 muaj	Në maj dhe nëntor (kontroll në errësirë)
Pajisjet e menaxhimit dhe kontrollit të trafikut	6 muaj	Në maj dhe nëntor
Pajisjet e taksës së rrugës	3 muaj	Zbulim i çdo defekti të dukshëm në barriera, sensorë etj.
	Kontroll me sy i pajisjeve të korsive në fillim të çdo turni	Të kontrollohen të gjitha pajisjet e taksës për të parë mos kanë përkeqësime dhe për të parë e vazhdojnë të jenë të parrezikshme
	Kontroll vjetor për parrezikshmërinë elektrike dhe mekanike	
	Çdo kontroll tjetër sipas udhëzimeve të prodhuesve për mirëmbajtjen	
Pajisjet e komunikimit	Kontroll i kablnave të telefonit në tunel gjatë pastrimit rrotull çdo 2 muaj	
	Kontroll vjetor për parrezikshmërinë elektrike dhe mekanike	
	Çdo kontroll tjetër sipas udhëzimeve të prodhuesve për	



Inspektimi	Shpeshtësia	Vërejtje
	mirëmbajtjen	
Parmakëti mbrojtës dhe gardhet	2 vjet	Të kontrollohen për gërryerje, integritet dhe tendosje e duhur
Drenazhimi i Autostradës:		
* Hendeqet	5 vjet	
* Tombinat	2 vjet	
* Sistemi i kullimit me tuba	12 muaj	ose sipas rekomandimit të prodhuesit
* Pompat	12 muaj	ose sipas rekomandimit të prodhuesit
* Shkarkimet	12 muaj	kampionet e shkarkimeve në lumenj dhe përrenj të analizohen nga një laborator i njohur
Skarpatet në shpatet e hapura për rrugën dhe në mbushje të trupit të rrugës dhe shpatet natyrore	Shih Lidhjen 4 të kësaj Shtojce 5	
Bimësia		
* Sipërfaqet me bar	Shih 4 kërkon përmbushja e standardeve të caktuara	Ndryshon sipas rritjes së barit për të plotësuar standardet e caktuara
* Gardhet, kaçubat dhe pomët	12 muaj	Kontrolli në vjeshtë
* Sipërfaqet e shtruara	4 javë (1 maj-30 shtator)	Mbajtja në kontroll e barërave duhet kryer nga maji deri në shtator
Kontrolli i strukturave		Strukturat përfshijnë: * Të gjitha strukturat me gjatësi mbi 3m, që kalojnë mbi, nën ose përgjatë rrugës, përfshirë edhe nënkalimet rrugore dhe nënkalimet për këmbësorët, pa përfshirë strukturat hekurudhore apo strukturat në pronësi private; * Muret mbajtës të çfarëdo lartësie; * Dhe/mbushje me armaturë/e përforcuar * Këmbet e tabelave/sinjaleve Çdo kontroll do të kryhet në përputhje me Standardet Shqiptare ose Evropiane dhe praktikën e mirë të sektorit të rëna dakord me Inzhinierin e Pavarur dhe në përputhje me sistemin e menaxhimit të strukturave.
- Kontrolli për sigurinë	2 në ditë	Kontrolli me sy i strukturave, i kryer gjatë kontrolleve për sigurinë për të identifikuar



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



Inspektimi	Shpeshhtësia	Vërejtje
		gjatë kontrollëve të mëparshme për një shqyrtim më të hollësishme në mënyrë që të trajtohen problemet e veçanta. Kontrolli i hollësishëm duhet të hartohet për të vendosur programet e mirëmbajtjes rutinë, periodike dhe madhore.
Kontroll i posaçëm	Sipas nevojës	Të kqyren aspekte të veçanta të identifikuara gjatë kontrollëve të mëparshme ose si rezultat i një incidenti, për një shqyrtim më të hollësishme në mënyrë që të trajtohen problemet e veçanta.



[Handwritten signatures and initials]



4.2 Kërkesat për sistemin e monitorimit dhe menaxhimit

4.2.1 Hyrje

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

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

Pajisjet

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

Personeli

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

4.2.2 Inventari

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

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

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

4.2.3 Sistemet e menaxhimit të infrastrukturës

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

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

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



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

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

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

4.2.3.1 Sistemi për menaxhimin e risqeve gjeoteknike

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

4.2.3.2 Sistemi i menaxhimit të sipërfaqeve të shtruara

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

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

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

4.2.3.3 Sistemi i menaxhimit të urave

Koncesionari duhet të sigurojë një Sistem për menaxhimin e urave i cili të jetë në gjendje të ruajtë të gjitha të dhënat për inventarin dhe gjendjen e urave, të mbajë manualin e shërbimit dhe mirëmbajtjes, të regjistrojë të gjitha punimet e mirëmbajtjes dhe të sigurojë evidencë të gjendjes së urave, në mënyrë që të mund të verifikohet në çdo moment dhe të raportohet në përputhje me Lidhjen 5 të kësaj Shtojce 5 përmbushja e kërkesave të sigurisë operative të përshkruara në tabelën 3-4 të seksionit 3 të kësaj Shtojce 5. Sistemi për menaxhimin e urave duhet të jetë në gjendje të prodhojë plane trevjeçare për riparimet kapitale dhe programe vjetore.

4.2.3.4 Sistemi i Menaxhimit të Tunelit(eve)

Koncesionari do të ofrojë një Sistem të Menaxhimit të Tunelit(eve) (SMT) i cili të jetë në gjendje të magazinonjë të gjithë të dhënat e inventarit dhe gjendjes së tunelit(eve), manualin e operimit dhe mirëmbajtjes dhe regjistron të gjithë punimet e mirëmbajtjes dhe ofron një regjistr të kushteve të tunelit(eve) në mënyrë që përputhja me kërkesat e performancës operacionale të përshkruara në Tabelën 3-4 të Seksionit 3 të kësaj Shtojce 5 mund të



verifikohen në çdo moment dhe të raportohen në përputhje me Lidhjen 5 të kësaj Shtojce 5. SMT do të jetë në gjendje të prodhojë plane 3-vjeçare të mirëmbajtjes kapitale dhe programe vjetore.

4.2.3.5 Sistemi i menaxhimit të mirëmbajtjes rutinë

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

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

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

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

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

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

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



5 Kërkesat mjedisore dhe sociale

5.1 Hyrje

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

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

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

5.2 Sistemi i menaxhimit mjedisor dhe social

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

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

Sistemi i menaxhimit mjedisor dhe social duhet të përshkruajë Planet për menaxhimin dhe zbatimin mjedisor dhe social (PMZMS) për projektin, me përshkrim të plotë të kërkesave dhe detyrimeve për sigurinë mjedisore, sociale, shëndetësore dhe të sigurisë për ndërtimin, rehabilitimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e projektit. Planet duhet të kenë afate të plota për zbatimin e masave të nevojshme të zbatueshme dhe të aktivitetëve të monitorimit.

1

<http://www.ifc.org/wps/wcm/connect/Tenets+for+Common+BC+External+Corporate+Site/IFC+Sustainability/Sustainability+Framework/Environmental+3E+Health+3E+Land+3E+Labor+Guidance/>

2

<http://www.ifc.org/wps/wcm/connect/Tenets+for+Common+BC+External+Corporate+Site/IFC+Sustainability/Sustainability+Framework/Sustainability+Framework+-+2012/Performance+Standards+and+Guidance+Notes+2012/>

31



dhe duhet të kërkojë një plan të hollësishëm të menaxhimit mjedisor për ndërtimin bashkë me nënplanet përkatëse:

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

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

- Përfshirjen e kërkesave përkasë për menaxhimin dhe zbutjen mjedisore dhe sociale në kontrata/nënkontrata.
- Caktimin e qartë të përgjegjësisë për ecurinë mjedisore, sociale, shëndetësore dhe të sigurisë, si për Koncesionarin ashtu edhe për sipërmarrësit.
- Raportime të sipërmarrësve që të jenë të mjaftueshme për t'i lejuar Koncesionarit përfshirjen e të dhënave përkatëse në raportet për GOM dhe për të mundësuar një vlerësim të nevojës për masa korrigjuese.
- Verifikimin e trajnimit dhe/ose kredencialeve të duhura për personelin/drejtuësit e sipërmarrësve që janë përgjegjës për ecurinë mjedisore, sociale, shëndetësore dhe të sigurisë.



5.3 Vlerësimi i efektit mjedisor dhe social

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

5.4 Çështjet mjedisore dhe sociale të trashëguara

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

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

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

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

5.5 Çështjet mjedisore dhe sociale aktuale

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

- Duhet të përfshijë një përshkrim të efekteve (për shembull në aspektet topografike, ndryshimet e shtresave të sipërme të tokës, stabiliteti i shkarpave) nga projektet e reja të parashikuara të infrastrukturës që kanë lidhje me Autostradën (siç janë sheshtet e tokës, mbikëmbimet etj.) dhe të propozojë masat e duhura zbutëse
- Duhet të përshkruajë me bollëq kufizimin e ndikimit, metodën e trajtimit dhe vendndodhjen e komponentëve të ndryshëm të sistemit të menaxhimit të ujërave të bardha që duhet zbatuar
- Duhet të vlerësojë edhe çështje të tjera mjedisore dhe sociale, ku përshihen, ndër të tjera:



1. Toka e ndotur përgjatë pjesës të Autostradës pranë Repsit, Rubikut, Rrëshenit dhe Kukësit dhe në pika të tjera të mundshme përgjatë Autostradës ku gjatë ndërtimit mund të jetë përdorur dhe i ndotur
2. Kushtet hidrologjike të segmentit 1 dhe 2
3. Niveli i zhurmave dhe masat për zbutjen e zhurmave (në të gjithë segmentet)
4. Vlerësimi i mjedisit të gjallesave në segmentin 2
5. Çështje të Shëndetit dhe Sigurisë së komunitetit -- siguria e këmbësorëve, siguria e trafikut dhe gatishmëria për ngjarje të jashtëzakonshme
6. Çështje të Shëndetit dhe Sigurisë së projektit
7. Hulumtimi i ndikimeve të procesit të marrjes së tokës

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

Çështje mjedisore dhe sociale specifike

Menaxhimi i tokës së ndotur:

Sipas vlerësimit paraprak mjedisor dhe social (VEMIS paraprak), mund të ketë tokë të ndotur në të paktën katër pika pranë vendbanimeve dhe ish-uzinave të shkritjes:

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

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

Pika e Rubikut:

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

Pika e Rrëshenit:

- Përqendrime të larta kromi, nikeli dhe kobaltit.



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

Pika e Repsit:

- Një pikë tejet e ndotur kryesisht për shkak të rrjedhjes së acidit që është formuar ($\text{pH} = 2,87$), me prani shtesë të përqendrimeve të larta të bakrit (22,4 mg/kg) dhe zinkut (22,5 mg/kg). Kjo nënkupton se pika e Repsit është një burim i vazhdueshëm i ndotjes të dherave dhe ujërave nëntokësore.
- Përqendrime të larta të bakrit (1830 mg/kg) në pjesën më të madhe të kampioneve të dhent.

Pika e Kukësit:

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

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

Faza 1

- Studimi shkresor në situatën fillestare bazë
- Rekonjicioni në terren
- Përgatitja e një modeli konceptual për secilën pikë të ndotur
- Përcaktimi i protokollit për marrjen e kampioneve dhe bërjen e analizave gjatë Fazës 2 në përputhje me Udhëzimet e IFC-së për mjedisin, shëndetin dhe sigurinë, për tokën e ndotur³ dhe standardet ndërkombëtare dhe praktikën e mirë (p.sh., ASTM E1527-13 dhe ASTM E1903-11)
- Përgatitja e raportit të Fazës 1

Faza 2

- Aktivitetet e vlerësimit (marrje kampioneve në shërbim e sipërme të dhent, kampioneve me sondë dhe ujëra të larguara, nëse ka).
- Konfirmimi i modelit konceptual të Fazës 1 për secilën pikë të ndotur

85

0411 4 04



- Marrje kampionësh në Rubik, Krëshen, Reps dhe Kukës si edhe në vende të tjera përgjatë autostradës (kampionë në shtresa të sipërme dhe të marrë me sondë) ku ka të ngjarë të jenë përdorur dhera të ndotur gjatë ndërtimit të Autostradës
- Përgatitja e raportit të Fazës 2

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

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

Menaxhimi i ujërave të bardha të Autostradës:

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

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

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

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

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

Risku i mundshëm i përmblytjes:

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



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

Zhurmat e trafikut:

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

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

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

Fragmentimi i mjedisit të gjallesave:

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

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

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

- Koncesionari:
 - Një "minimum" monitorimi për vlerësimin e faunës në Autostradë (vendndodhja, rrethanat etj.)
- Autoriteti Kontraktues:



- Ndërtimi i kalimeve për fuqinë (nëse duhet) ose masa të tjera zbutëse;

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

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

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

Shëndeti dhe siguria në punë

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

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

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

- Koncesionari dhe Kontraktorët do të hartojnë/mbajnë politika dhe procedura të shkruara të burimeve njerëzore (BNj) në përputhje me ligjet e punës së Shqipërisë dhe kërkesat e IFC PS2, dhe do të sigurojnë që politikat përkatëse janë të disponueshme për të gjithë punonjësit në gjuhën(i) e tyre. Politika/procedurat e BNj duhet të përmbajnë një kod të zbatueshëm të sjelljes dhe procedura të ankimit të zbatueshme për të gjithë punëtorët, duke përfshirë dhe punonjësit e kontraktorëve.
- Koncesionari do të hartojë dhe zbatojë Planin e Menaxhimit të Kontraktorëve/Nënktraktorëve për të menaxhuar planifikimin Mjedisor, Social, Shëndetit dhe Sigurisë (MSSHS) dhe performancën e ndërtuesve dhe kontraktorëve të tjerë, duke përfshirë minimalisht:
 - Përfshirja e kërkesave përkatëse të Planeve të Menaxhimit dhe Monitorimit Mjedisor dhe Social (PMMMS) në kontrata/nënktrata;
 - Caktim i qartë i përgjegjësi MSSHS të Koncesionarit dhe Kontraktorëve;



- Raportet e kontraktorit, me hollësi të mjaftueshme, për të mundësuar Koncesionarin që të përfshijë të dhënat përkatëse në raportet për QSH, dhe për të mundësuar vlerësimin e nevojës për veprime korrigjuese;
- Verifikimi i trajnimit dhe/ose kredencialeve të duhura për personelin/menaxherët e Kontraktorit përgjegjës për MSSHS.
- Koncesionari do të hartojë, zbatojë dhe mirëmbajë planin(et) e shëndetit dhe sigurisë në punë për të udhëzuar të gjithë aktivitetet në vendndodhjen e projektit gjatë përgatitjes së shëshit, ndërtimit dhe operimit, dhe për të siguruar që të gjithë kontraktorët miratojnë këto plane. Kërkesat duhet të përfshijnë, minimalisht:
 - Analizat dhe kontrollet e rreziqeve specifike për vendin e punës dhe detyrat për të gjithë aktivitetet;
 - Dhënia e pajisjeve mbrojtëse personale (PMP), kërkesat për përdorimin e PMP dhe sigurimi i përdorimit të PMP;
 - Trajnim i sigurisë për të gjithë personelin në gjuhën e tyre, duke mbuluar rreziqet dhe protokollet e sigurisë të vendeve të tyre të punës;
 - Trajnim i veçantë për rreziqe specifike: puna në lartësi, në gërmime, me energjinë elektrike;
 - Rishikimi dhe miratimi i planeve SHSP të kontraktorëve;
 - Mbikqyrja e zbatimit të SHSP nga kontraktorët, përfshirë raportimin e detyrueshëm;
 - Regjistrimi i statistikave të incidenteve, përfshirë totalin e orëve të punës, incidentet me humbje kohe, plagosje madhore, vdekjet, etj.

Hulumtimi i ndikimeve të procesit të marrjes së tokës

Gjatë fazës N&R, pritet të ndodhin ndikime negative mbi komunitetet dhe bizneset, veçanërisht në lidhje me shpronësimin e tokës dhe zhvendosjen fizike të shtëpive, bizneseve dhe lokaleve, kryesisht për shkak të ndërtimit të Urës së re të Drinit dhe përmirësimit të pikave hyrëse/dalëse të autorizuara. Gjithashtu, gjatë N&R do të ndodhë humbja e përkohshme e tokës për ndërtimin e kantiereve të punës, me ndikime të përkohshme mbi jetesën e njerëzve.

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

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



6 Kërkesat për Punimet kapitale dhe Riparimet kapitale

6.1 Dispozita të përgjithshme

6.1.1 Hyrje

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

6.1.2 Standardet e projektimit

6.1.2.1 Rregullat për projektet teknike

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

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

6.1.2.2 Standardet e projektimit

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

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

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

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



6.1.3 Shqyrtimi dhe miratimi i projekteve

6.1.3.1 Propozim-projekti

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

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

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

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

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

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

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

6.1.3.2 Paraqitja e skicave teknike

Pas miratimit të propozim-projektit nga Inxhinieri i pavarur dhe përpara fillimit të ndërtimit, propozim-projekti pasohet nga dorëzimi i skicave teknike përkatëse për propozim-projektin në fjalë. Paraqitja e skicave teknike



duhet të mbështetet në paraqitjen e propozim-projektit dhe duhet të përfshijë skica dhe specifitime të plota dhe të gjithanshme ku të përshkruhen plotësisht detajet e nevojshme për ndërtimin e Punimeve kapitale.

6.1.3.3 Projektimi i objekteve të përkohshme

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

6.1.3.4 Dorëzimi i projektit të plotë

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

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

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

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

6.1.3.5 Programi i paraqitjes së projekteve

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

Programi i paraqitjes së projekteve duhet:

- Të jetë në përputhje me programin kryesor të punimeve dhe elementet kryesore të tij të jenë integruar në programin kryesor të punimeve, dhe të japë të gjitha piketat përkatëse, datat kyçe dhe datat e marrjes në dorëzim të zonës së punimeve;
- Të parashikojë periudha i duhure kohore për shqyrtim nga Inxhinieri i pavarur dhe kohën e nevojshme për riparaqitjen e projektit për të marrë në konsideratë komentet e Inxhinierit të pavarur;
- Të parashikojë një periudhë i duhure shqyrtimi nga Autoriteti Kontraktues;
- Të përdihetohet të paktën një herë në muaj gjatë tridhjetë së projektit derisa paraqitjet të jenë dorëzuar konform



kërkesave dhe të jenë aprovuar nga Inxhinieri i pavarur.

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

6.1.3.6 Procedura e shqyrtimit të projektit

Procedura e shqyrtimit do të jetë si më poshtë:

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

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



6.1.4 Standardet e ndërtimit

6.1.4.1 Detyrime të përgjithshme

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

6.1.4.2 Cilësia e ndërtimit

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

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

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

6.1.4.3 Cilësia e materialeve që do të përdoren

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

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

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

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

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

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

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

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

6.1.4.4 Mbrojtja e shëndetit dhe jetës në ndërtim

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

P. 11/19 Y. 13/04



6.1.4.5 Menaxhimi i trafikut gjatë punimeve

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

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

6.1.4.6 Specifikimet teknike

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

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

6.1.5 Metodika dhe programi i projektimit dhe ndërtimit

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

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

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

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

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



6.2 Kërkesat për punimet kapitale

6.2.1 Hyrje

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

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

6.2.2 Punimet kapitale

Objekti

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

1. Punime fillestare gjeoteknike

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

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

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

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

- përmirësimi në km. 109+900 deri km.110+390; dhe
- një rreth-rrotullim në km.114+340;

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



3. Përmirësimet e rrugës

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

- Masat korrigjuese në ura (përfshirë mbrojtje hidraulike të këmbëve brenda shtratit të lumit, rehabilitim të kullimit të kuvertës, hidroizolim të xhantove bashkuese, kalim të infrastrukturës publike përgjatë trotuareve)
 - Rehabilitimi i urës ekzistuese mbi lumin Drin, për aq sa konsiderohet e nevojshme deri në përfundimin e urës së re dhe kalimin e trafikut tek kjo urë në mënyrë që të përmbushin kërkesat për ecurinë të përcaktuara në seksionin 3 të kësaj Shtojce 5
 - Ndërtimi i sheshit të taksës
 - Vendosje e gardhit rrethues përgjatë segmenteve me dy karrexhata të Autostradës me përjashtim të pikave të palejuara hyrëse-dalëse në Autostradë (kategoria 2 dhe 3 e Shtojcës 9), zonat e mbikalimeve, pjesët ku duhen ndërtuar mure mbajtëse dhe mundet pjesët ku hapja e shpatit për rrugën ka lartësi më të madhe se 35m
 - Ndriçimi i të gjitha kryqëzimeve të Autostradës
 - Përmirësim i të gjitha pikave lidhëse anësore të lejuara dhe të ligjshme me Autostradën, si edhe i pikave të palejuara hyrëse-dalëse në Autostradë (kategoria 2 sipas Shtojcës 9), konform Standardeve shqiptare të projektimit dhe ndërtimit të rrugëve, në mënyrë që në çdo rast të sigurohen kushte të mjaftueshme të hyrje-daljes sa i takon gjatësisë së korsisë, sinjalistikës dhe elementeve të tjera projektuese duke mbajtur në konsideratë rrezen, pjerrësinë, shpejtësinë e projektuar dhe çdo parametër tjetër që ndikon tek shikueshmëria dhe siguria
 - Urë për këmbësorë në zonën e Kukësit në një vend ku sigurohet mundësi e volitshme dhe e parrezikshme përqërimi për banorët (një pikë e rekomanduar jepet në seksionin 5.1 të Raportit inxhinierik në km:95+720, duke mbajtur në konsideratë parametrat je hapësirës së parkimit, afërsisë me shëtitoren e qytetit dhe afërsinë me plazhin) dhe/ose masa të tjera të lidhura me sigurinë në këtë zonë
- Karakteristikat kryesore të urës për këmbësorë:
- Lloji i strukturës së trupit – qepratë metalike me kapacitet mbajtës të mjaftueshëm
 - Gjatësia e përafërt – 30 m
 - Lartësia e parapetit – 2,5 m
 - Gjerësia – 1,5 m
- Infrastruktura për menaxhimin e ujërave të bardha të Autostradës
 - Instalimi i një sistemi për menaxhimin e trafikut (shih edhe kërkesat e seksionit 3.2.3 të kësaj Shtojce 5)
 - Zbatimi i disa masave të caktuara zbutëse mjedisore

4. Ndërtimi i urës së re mbi lumin Drin

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

Përfundimi dhe respektimi i kërkesave



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

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

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

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

Mospërmbyshja e afateve të përcaktuara të përfundimit do t'u nënshtrohet Pagesave të Performances , sipas klauzolës 14 të Kontratës së Koncesionit.

6.3 Kërkesat për riparimin kapital

6.3.1 Hyrje

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

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

- një vlerësim të hollësishëm të gjendjes ekzistuese të objektit në fjalë (shtrim rruge, urë, elemente gjeoteknike etj.), në bazë të vryttimeve në të fundit të gjendjes të ndërmarrë nga Koncesionari;



- një përshkrim teknik të hollësishëm të strategjisë që pritet të zbatohet për riparimin kapital të objektit në fjalë, përfshirë çdo aktivitet të parashikuar dhe nevojë për burime (vetëm për planet trevjeçare);
- vendosje të prioritetëve / listë e përzgjedhjes së punimeve për horizontin kohor planifikues trevjeçar, si edhe punët e prapambetura që do të krijohen si pasojë e mungesës së fondeve të cilat do të trajtohen në ciklet e mëpasshme të riparimeve kapitale (vetëm për planet trevjeçare);
- një grafik kohor i hollësishëm për punimet dhe aktivitetet e riparimit kapital (vetëm për programet vjetore të punës); dhe
- një analizë të hollësishme ekonomike / financiare të punimeve të riparimit kapital që do të realizohen, përfshirë një prezantim të çdo kursimi përkatës në kosto që do të arrihet.

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

Për sipërfaqet e shtruara, strukturat dhe tunelin/tunelet, Koncesionari duhet të planifikojë, programojë dhe ndërmarrë Riparin kapital në bazë të kërkesave të parashikuara në këtë seksion dhe respektivisht në seksionet 6.3.2.1, 6.3.2.2 dhe 6.3.2.3 të kësaj Shtojcë 5. Për Riparin kapital gjeoteknik (punime gjeoteknike "në vazhdimësi" dhe "rehabilituese"), Koncesionari duhet t'i planifikojë punimet në bazë të kërkesave të kësaj Shtojcë 5 dhe të kërkesave të paraqitura në klauzulën 32A të Kontratës së Koncesionit. Për Riparin kapital mjedisor Koncesionari duhet të veprojë në përputhje me dispozitat e seksionit 6.3.2.4 të kësaj Shtojcë 5.

6.3.2 Ripimet e riparimit kapital

6.3.2.1 Sipërfaqet e shtruara

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

6.3.2.2 Strukturat

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

6.3.2.3 Tunelet

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

6.3.2.4 Mjedisore

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



6.3.3 Punimet për kthimin

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

7 Menaxhimi dhe vlerësimi i ecurisë

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

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

7.1 Hyrje – monitorimi i ecurisë

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

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

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

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

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

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

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

Kontrata ka për synim t'i vendosë detyrimin Koncesionarit për të raportuar me sinqeritet për mangësitë që mund



të sjellin Pikë ecurie, duke i dhënë njëkohësisht mundësinë t'i korrigjojë këto mangësi përpara vendosjes së Pagesave të kryerjes së punës (kur është e mundur) dhe për t'i pakësuar Pikët për mbylljen e korsive nëpërmjet minimizimit të mbylljes së korsive të bëra nga Koncesionari.

7.2 Sistemi i menaxhimit dhe vlerësimit të ecurisë

Gjatë të gjithë periudhës së Kontratës, ecuria e Koncesionarit do të vlerësohet për një sërë aspektesh në lidhje me Kërkesat e Autoritetit Kontraktues, siç parashikohen në këtë Shtojcë 3. Këto Kërkesa përbëjnë kërkesat minimale të ecurisë në lidhje me: Projektimin dhe ndërtimin; Shërbimet; riparimin kapital; dhe Standardet mjedisore dhe sociale. Mospërbushja e këtyre kërkesave nga Koncesionari i jep të drejtë Autoritetit Kontraktues të ushtrojë të drejtat dhe rrugët ligjore të parashikuara në Kontratën e Koncesionit, përfshirë edhe vlerësimin e Pikëve për mbylljen e korsive (shih seksionin 7.3) dhe Pikëve të ecurisë (shih seksionin 7.4 – tabela 7-1) dhe Pagesat e kryerjes së punës financiare përkatëse, si edhe si rrugë të fundit zgjidhjen e kontratës për mosplotësim nga Koncesionari.

7.2.1 Projektimi dhe ndërtimi

7.2.1.1 Standardet dhe kërkesat për punimet

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

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

7.2.2 Shërbimet (shfrytëzimi dhe mirëmbajtja)

7.2.2.1 Fillimi i shërbimeve

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

- Përfundimi i projektimit dhe ndërtimit të gjithë shesheve të taksës;
- Përgatitja dhe miratimi i:
 - Planit të menaxhimit të projektit
 - Sistemit të menaxhimit të cilësive
 - Manualit të mbrojtjes së shëndetit dhe jetës
 - Manualit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes
 - Manualeve të kontrollit dhe monitorimit
 - Planit të menaxhimit të ndërtimit të punëve kapitale
 - Planit të menaxhimit mjedisor dhe social
 - Planit të mirëmbajtjes gjatë dimrit

7.2.2.2 Standardet dhe kërkesat për shërbimet

Koncesionari duhet t'i realizojë Shërbimet në përputhje me:

- Praktikën më të mirë drejtuese, me zhvillimet që pëson herë pas here;



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

7.2.3 Riparimi kapital

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

7.2.4 Standardet mjedisore/sociale

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

7.3 Sistemi me Pikë për mbylljen e korsive

7.3.1 Përkufizime

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

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

“Gjatësia e mbylljes së korsisë” është gjatësia e mbylljes së korsisë e matur me kilometra duke filluar që nga pika e mbylljes së parë të pjesshme ose të plotë ose e kufizimit të trafikut që përdor korsitë në njërin kah të lëvizjes të Autostradës deri në pikën e mbylljes ose kufizimit të fundit të trafikut që përdor korsitë e Autostradës në atë kah të lëvizjes. Matja rrumbullakoset në kilometrin e plotë të radhës. Nëse dy mbyllje janë të ndara me më pak se 1km, atëherë e gjithë gjatësia e dy mbylljeve, së bashku me hapësirën ndarëse mes tyre, do të konsiderohet si një mbyllje.

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

Pikët për mbylljen e korsive do të vendosen në përputhje me këtë Shtojcë 5 dhe do të raportohen nga Koncesionari në një relacion mujor sipas klauzolës 25.4 të Kontratës së Koncesionit. Pikët për mbylljen e korsive do të vendosen për çdo incident mosgatishmërie që shkakton mbyllje korsie në cilëndo pjesë të Autostradës gjatë orareve si vijon:



Pjesa	Stina	Nota	Orari	Orari
Të gjitha pjesët	Vjeshtë, dimër, pranverë	Diç javë	07:30-09:00	16:30-18:00
Të gjitha pjesët	Verë	Fundjavë	10:00-13:00	18:00-22:00

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

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

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

Për shembull, një mbyllje 2,5km për 3 orë e 20 minuta e 2 korsive do të merret 3 (2,5 e rumbullakosur) x 3,5 (3 orë 20 minuta të rumbullakosura në 3 orë 30 minuta) x 2 korsitë = 21 pikë.

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

Për shembull një mbyllje 0,3 km për 40 minuta e 1 korsitë do të merret 1 (0,3 e rumbullakosur) x 0,75 (40 minuta rumbullakosura në 45 minuta) x 1 = 0,75 pikë, që konsiderohet si zero pikë.

Pagesat e Performances për pikët për mbylljen e korsive

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

7.4 Sistemi i Pikëve të ecurisë

7.4.1 Grafiku i pikëve

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

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

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

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

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

Nëse në një moment të caktuar:



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

b) më shumë se 100 Pikë ecurie në një periudhë trevjeçare;

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

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

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

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

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

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

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

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

Pagesat për pikët e ecurisë

Çdo Pikë ecurie do të shoqërohet me një Pageqe të Performances prej 4,000 euro për pikë ecurie. Kjo vlerë do të korrigjohet çdo vit në përputhje me klauzolën 1.3 të Kontratës së Koncesionit.

Pikët e ecurisë duhet të llogariten sipas parimeve të mëposhtme:

- Për kërkesat e ecurisë që nuk lidhen drejtpërdrejt me aktivet e Autostradës: Pikët do të llogariten në rast të mospërbushjes brenda periudhës së përcaktuar të korrigjimit. Menjëherë pas kësaj, do të caktohen



periudha të mëpasshme korrigjimi pas përfundimit të të cilave do të llogariten pikë të mëtejshme derisa të arrihet më në fund përbushja e kërkesave dhe të verifikohet nga Inxhinieri i pavarur.

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

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

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

Për shembull, nëse Koncesionari nuk plotëson një nga kërkesat për sipërfaqet e shtruara në një kors për një pjesë 10km të Autostradës atëherë pas përfundimit të periudhës së zbatueshme të korrigjimit (koha e përgjigjes) që parashikohet në tabelën 3-1, do të llogariten 2 pikë x 10km x 1 kors = 20 pikë dhe një Pagesë te kryerjes se punes 80 000 euro. Nëse mospërbushja vazhdon, fillon menjëherë një periudhë e dytë korrigjimi në përfundim të së cilës do të llogariten edhe 20 pikë të tjera dhe një Pagesë te kryerjes se punes tjetër 80 000 euro, që e çon sanksionin në 160 000 euro gjithsej. Ky proces do të vijojë derisa të jetë rivendosur përbushja e kërkesave nga sipërfaqet e shtruara në përputhje me tabelën 3-1 dhe përbushja e kësaj kërkesë është verifikuar nga Inxhinieri i pavarur.

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

Tabela 7-1: Pikët e ecures

KËRKESAT PËR ECURINË	Periudha e korrigjimit (ditë)	Pikët e ecures



KËRKESAT PËR ECURINË	Periudha e korrigjimit (ditë)	Pikët e ecurisë
KËRKESAT TEKNIKE – SHTOJCA 5		
SISTEMET E MENAXHIMIT TË CILËSISË [Seksioni 2]		
Mospërgatitja, mospërditësimi dhe mosndryshimi i Manualit të kontrollit të cilësisë për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen	28	1
Mospërgatitja, mospërditësimi dhe mosndryshimi i Manualit të cilësisë së projektimit dhe ndërtimit	28	1
Mosëmërimi i një Drejtori cilësie për Projektin	7	2
Mosngritja e një Njësie të kontrollit të cilësisë	7	3
KËRKESAT PËR SHFRYTËZIMIN DHE MIRËMBAJTJEN [Seksioni 3]		
Kërkesa të përgjithshme [Seksioni 3.1]		
Mospërgatitja, mospërditësimi dhe mosndryshimi i Manualit të mbrojtjes së shëndetit dhe jetës për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen	28	1
Mospërgatitja, mospërditësimi dhe mosndryshimi i Manualit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes	28	2
Mosëmërimi i një Nëpunësi për sigurinë e trafikut	7	1
Mosngritja dhe mosshfrytëzimi i Qendrës së kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes	28	5
Mosngritja dhe mosshfrytëzimi i Qendrës së kontrollit të trafikut	28	5
Mosngritja dhe mosshfrytëzimi i një Numri telefoni për urgjencat	28	5
Moszbatimi i menaxhimit të përkohshëm të trafikut	0	1
Mosndërtimi dhe mosmirëmbajtja e rrugëve lidhëse në objektet dhe vendpushimet e aprovuara të ligjshme në buzë të rrugës	180	2
Mosmenaxhimi si duhet i pajisjeve të u përkasin të tretëve	28	1
Kërkesat për shfrytëzimin e rregullt [Seksioni 3.2]		
Mosinstalimi dhe mosshfrytëzimi i objekteve të menaxhimit të trafikut	28	2
Mosinstalimi dhe mosshfrytëzimi i pajisjeve të menaxhimit të trafikut	28	3
Mospërmbushja e kërkesave për shfrytëzimin e shesheve të taksës në lidhje me LOS të përcaktuar (gjatësinë e radhës)	0	1
Moszbatim i masave për parandalimin e shkeljeve të taksës së rrugës	0	5
Mosinstalimi dhe mosshfrytëzimi i Sistemit të kapjes së incidentit në sheshet e taksës	0	5
Mospërmbushja e afateve të përgjigjes në lidhje me rregullimin dhe lejinin e ngarkesave jo normale	7	1
Shfrytëzimi dhe mirëmbajtja në ngjarje të jashtëzakonshme [Seksioni 3.3]		
Mospërditësimi dhe mosndryshimi i Planit në kundërpërgjigje të situatave të jashtëzakonshme (në përgjithësi)	28	2
Mospërditësimi dhe mosndryshimi i Planit në kundërpërgjigje të situatave të jashtëzakonshme gjeoteknike	28	1



KËRKESAT PËR ECURINË	Perioda e korrëgjimit (ditë)	Pikët e ecurisë
Mospërbushja e kërkesave dhe afateve të përgjigjes për situatat e jashtëzakonshme	0	5
Mospërbushja e kërkesave dhe afateve të përgjigjes për incidentet	0	5
Shfrytëzimi dhe mirëmbajtja në stinë e dimrit [Seksioni 3.4]		
Mospërditësimi dhe mosndryshimi i Planit të mirëmbajtjes gjatë dimrit	28	1
Mospërbushja e kërkesave dhe afateve të përgjigjes për heqjen e dëborës	0	2
Mospërbushja e kërkesave dhe afateve të përgjigjes për mbajtjen në kontroll të akullit	0	2
Kërkesat për mirëmbajtjen rutinë [Seksioni 3.5]		
Mospërbushja e kërkesave dhe afateve të përgjigjes për mirëmbajtjen e shtresave të rrugës	0	2
Mospërbushja e kërkesave dhe afateve të përgjigjes për mirëmbajtjen e shpatëve, pamimet gjeoteknike dhe bordet e paasfaltuara	0	2
Mospërbushja e kërkesave dhe afateve të përgjigjes për mirëmbajtjen e strukturave	0	2
Mospërbushja e kërkesave dhe afateve të përgjigjes për mirëmbajtjen e tuneleve	0	3
Mospërbushja e kërkesave dhe afateve të përgjigjes për mirëmbajtjen e drenazhimit	0	2
Mospërbushja e kërkesave dhe afateve të përgjigjes për mirëmbajtjen e objekteve të shesheve të jaksës	0	2
Mospërbushja e kërkesave dhe afateve të përgjigjes për mirëmbajtjen e sinjalistikës	0	2
Mospërbushja e kërkesave dhe afateve të përgjigjes për mirëmbajtjen e objekteve elektrike/mekanike të rrugës	0	2
Mospërbushja e kërkesave dhe afateve të përgjigjes për mirëmbajtjen e objekteve të sigurisë dhe gardheve rrethuese të rrugës	0	3
Mospërbushja e kërkesave dhe afateve të përgjigjes për mbajtjen në kontroll të bimësisë	7	1
KËRKESAT E KONTROLLIT DHE MONITORIMIT [Seksioni 4]		
Kërkesat për kontrollin [Seksioni 4.1]		
Mospërgatitja, mospërditësimi dhe mosndryshimi i Manualit të kontrollit dhe monitorimit	28	1
Moskryerja e kontrollit për sigurinë	0	2
Moskryerja e kontrolleve teknike të hollësishme sistematike	0	2
Kërkesat për sistemet e monitorimit dhe menaxhimit [Seksioni 4.2]		



KËRKESAT PËR ECURINË	Periodha e korrëgjimit (ditë)	Pikët e ecurisë
Mospërgatitja, mosshfrytëzimi dhe mosmbajtja e inventarit të Autostradës	7	2
Mospërgatitja, mosshfrytëzimi dhe mosmbajtja e Sistemit për menaxhimin e risqeve gjeoteknike	28	5
Mospërgatitja, mosshfrytëzimi dhe mosmbajtja e Sistemit të menaxhimit të sipërfaqeve të shtruara	28	3
Mospërgatitja, mosshfrytëzimi dhe mosmbajtja e Sistemit të menaxhimit të urave	28	3
Mospërgatitja, mosshfrytëzimi dhe mosmbajtja e Sistemit të Menaxhimit të Tuneleve	28	3
Mospërgatitja, mosshfrytëzimi dhe mosmbajtja e Sistemit të menaxhimit të mirëmbajtjes rutinë	28	3
KËRKESAT MJEDISORE DHE SOCIALE [Seksioni 5]		
Mosëmërimi i një nëpunësi për menaxhimin mjedisor	7	1
Mospërgatitja, mospërditësimi dhe mosndryshimi i Planit të menaxhimit mjedisor dhe social	28	1
Mospërgatitja, mosshfrytëzimi dhe mosmbajtja e Sistemit të menaxhimit mjedisor dhe social	28	3
KËRKESAT PËR PUNIMET KAPITALE DHE RIPARIMET KAPITALE [Seksioni 6]		
Dispozita të përgjithshme [Seksioni 6.1]		
Mospërgatitja, mospërditësimi dhe mosndryshimi i Planit të menaxhimit të ndërtimit të punëve kapitale	28	1
Kërkesat për punimet kapitale [Seksioni 6.2]		
Mosrespektimi i datave të përfundimit të punimeve kapitale	0	2
Kërkesat për riparimin kapital [Seksioni 6.3]		
Mospërgatitja, mospërditësimi dhe mosndryshimi i planeve trevjeçare për riparimet kapitale për sipërfaqet e shtruara, strukturat dhe tunelin/tunelet	7	1
Mospërgatitja, mospërditësimi dhe mosndryshimi i programeve vjetore për riparimet kapitale për sipërfaqet e shtruara, strukturat dhe tunelin/tunelet	7	1
Moszbatimi i Riparimit kapital të sipërfaqeve të shtruara në përputhje me programin vjetor të riparimit kapital të sipërfaqeve të shtruara	0	2
Moszbatimi i Riparimit kapital të strukturave në përputhje me programin vjetor të riparimit kapital të strukturave	0	2
Moszbatimi i Riparimit kapital të tuneleve në përputhje me programin vjetor të riparimit kapital të tuneleve	0	2
Mosplanifikimi, mosprojektimi dhe moszbatimi i riparimit kapital mjedisor [në përputhje me seksionin 6.3.2.4]	0	2
KËRKESAT PËR MENAXHIMIN DHE VLERËSIMIN E ECURISË [Seksioni 7]		
Mospërgatitja, mospërditësimi dhe mosndryshimi i Planit të	28	1



KËRKESAT PËR ECURINË	Periudha e korrëgjimit (ditë)	Pikët e ecuresë
menaxhimit të projektit		
Mosraportimi i pikëve për mbylljen e korsive dhe i pikëve të ecuresë	0	2
KËRKESAT PËR KTHIMIN [Seksioni 8]		
Moskryerja e Vrojtimeve fillestar për kthimin	28	1
Mospërgatitja, mospërditësimi dhe mosndryshimi i Planit të vlerësimit për kthimin	28	1
Mospërgatitja, mospërditësimi dhe mosndryshimi i Planit të punimeve rinovuese për kthimin	28	1
KËRKESA TË TJERA		
Moskthimi i Territorit të Projektit në gjendjen e mëparshme në përputhje me klauzolën 14.3 të Kontratës së Koncesionit	28	2
Mospërbushja e kërkesave për largimin e mbeturinave në përputhje me klauzolën 17.6 të Kontratës së Koncesionit	14	1





8 Kërkesat për kthimin

8.1 Hyrje

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

Autostrada përfshin (në mënyrë orientuese):

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

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

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

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

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

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

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



8.2 Vrojtimi fillestar për kthimin dhe Plan i vlerësimit për kthimin

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

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

8.3 Kriteret e testimit dhe kontrollit për Vrojtimin fillestar për kthimin

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

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

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

8.4 Plan i punimeve rinovuese për kthimin

Jo më vonë se 6 (gjashtë) vjet (72 muaj) përpara Datës së përfundimit të vlefshmërisë, Koncesionari duhet të përgatisë një plan pesëvjeçar të punimeve rinovuese që identifikon planin e Koncesionarit për riparimin, zëvendësimin ose rinovimin e aktiveve në përgjigje të rezultateve të Kriterëve të testimit dhe kontrollit për Vrojtin fillestar për kthimin në mënyrë që aktivet të përmbushin jetëgjatësinë e përcaktuar që mbetet në përfundim të Periudhës së Koncesionit.

Plan i punimeve rinovuese për kthimin duhet të përfshijë përmbledhjen e rezultateve të Vrojtimit fillestar për kthimin. Koncesionari i bashkërendon të gjitha aspektet e planit të punimeve rinovuese për kthimin me



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

8.5 Kërkesat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen

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

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

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

8.6 Kërkesat për kthimin për komponentët e Autostradës

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

8.6.1 Sipërfaqet e shtruara

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

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

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

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

8.6.2 Strukturat

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

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



Tabela 8-1: Jetëgjatësia e mbetur e elementeve strukturore

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

8.6.3 Punime gjeoteknike

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

Tabela 8-2: Kërkesat për kthimin për Punimet gjeoteknike

Punime gjeoteknike	Kërkesat për kthimin
Kanale kullimi sipërfaqësore, kolektorë, barriera mbrojtëse nga shkëmbinjtë	Nuk duhet të kenë prurje shkëmbore, duhet të jenë funksionale dhe pa dëmtim.

[Handwritten signatures and initials in blue ink]



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

Instrumentet gjeoteknike:

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

Evidencat e kontrolleve/mirëmbajtjes:



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

8.6.4 Tunclet

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

8.6.4.1 Struktura e tuncelit

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

8.6.4.2 Vlerësimi i gjendjes së tuneleve

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Qemerë, muraturë anësore dhe ullukë:

Zbatohet lista për elementet strukturore.

8.6.4.3 Elementet mekanike dhe elektrike të tuneleve

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

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

8.6.5 Elementet mekanike dhe elektrike

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



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

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

8.6.6 Elemente të tjera

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

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

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

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

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

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

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

Elementi	Jetëgjatësia e mbetur (vjet)
Rrugët për këmbësorë dhe biçikleta	5
Kapakët, skarat, kornizat dhe kasetat	15
Bordurat, kornizat dhe kanalet parafabrikat	15
Sistemet e kullimit me tuba	15
Sistemi i menaxhimit të ujërave të bardha (nga seksioni 5)	15
Kanale, kolektorë dhe drenazhim	15
Kanale drenazhimi me mbushje zhavorri	5
Kanale nëntokësore drenazhimi	10



Qemerë, muraturë anësore dhe ullukë	30
Kaseta, montime dhe shtylla për pajisjet e komunikimit	5
Gardhe rrethuese	5
Mure	10
Barriera mjedisore	10
Barriera akustike (seksioni I)	20
Gardhet mbrojtëse (çelik)	5
Barriera mbrojtëse (beton)	12
Sinjalistika rrugore horizontale	3
Sinjalistika vertikale	5
Kasetat, montimet dhe shtyllat e sinjalistikës vertikale dhe të gjitha pajisjet e kontrollit të tyre	8
Shtyllat e ndriçimit	8



Handwritten signatures and initials in blue ink.



SHTOJCA I

DOKUMENTACIONI I CILËSISË

Dokumentacioni i cilësisë i sugjeruar për Koncesionarin

Dokumentacioni i cilësisë i sugjeruar për Koncesionarin përfshin:

1. Një manual për cilësinë ku përshkruhet Sistemi i menaxhimit të cilësisë i Koncesionarit, i cili si minimum plotëson kërkesat e BS EN ISO 9001;
2. Procedura të shkruara për cilësinë, të cilat duhet të sigurojnë menaxhim të efektshëm të aktiviteteve të Koncesionarit për projektimin, ndërtimin, shfrytëzimin, mirëmbajtjen dhe kthimin e Projektit;
3. Dokumentacione të tjera (ku përfshihet një plan ose plane për cilësinë në përputhje me BS ISO 10005) që përshkruajnë se si do të përmbushen detyrimet e Koncesionarit në lidhje me Projektin dhe që përfshijnë:
 - a) të dhëna për rregullimet kryesore kontraktore të Koncesionarit dhe Nënkontraktorit të tij;
 - b) një listë të certifikatave, raporteve dhe dokumenteve të tjera që duhen paraqitur tek Inxhinieri i pavarur dhe datat e planifikuara për paraqitjen e këtyre;
 - c) të dhëna për përgjegjësitë e Koncesionarit dhe Nënkontraktorve të tij në lidhje me këtë Kontratë;
 - d) të dhëna për strukturën organizative të Koncesionarit për të mbuluar aktivitetet që duhen kryer në lidhje me këtë Kontratë dhe për zinxhirin e komunikimit me palët e tjera;
 - e) të dhënat për Drejtorin e cilësisë për Projektin, përfshirë emrin, pozicionin dhe përgjegjësitë;
 - f) të dhëna për personelin mbështetës të Drejtorit të cilësisë për Projektin;
 - g) masat (përfshirë kohën dhe objektin) për auditimin dhe shqyrtimin drejtues të aktiviteteve dhe sistemeve të menaxhimit të cilësisë të vetë Koncesionarit dhe të Nënkontraktorve të tij (përfshirë, ndër të tjera, arritjen e planit vjetor të ecurisë dhe nxjerrjen e raportit vjetor dhe planit të menaxhimit);
 - h) përshkrimet e punës për personelin kryesor, duke përshkruar përgjegjësitë dhe përvojën konkrete që kërkohet për këto poste (një kopje e CV-së për secilin individ duhet paraqitur veçmas tek Inxhinieri i pavarur me rastin e emërimit të individit në fjalë);
 - i) emrin e Përfaqësuesit të Koncesionarit;
 - j) emrat e personelit kyç të Koncesionarit dhe kontaktet e Nënkontraktorve të Koncesionarit dhe të çdo pale të tretë me të cilët Koncesionari ka marrëdhënie në rrjedhën e aktiviteteve të lidhura me Projektin;
 - k) koordinimin, kontrollin e dokumenteve dhe masat për raportimin në lidhje me Inxhinierin e pavarur, autoritetet përkatëse dhe palët e tjera të interesuara;
 - l) masat organizative për kontrollin e cilësisë të Koncesionarit përfshirë Nderprerjet e Punimeve, masat për testimin dhe listat e planeve përkatëse të kontrollit dhe testimit të Koncesionarit dhe Nënkontraktorve të tij;
 - m) masat për raportimin e ngjarjeve në cilëndo fushë që mund të sjellin Pagesat e kryerjes së punës dhe masat për monitorimin dhe raportimin e këtyre Pagesave të kryerjes së punëve dhe shkeljeve të tjera të Kontratës tek Inxhinieri i pavarur;
 - n) masat për menaxhimin e Operacioneve gjatë Periudhës përpara fillimit;
 - o) të dhënat për masat e tjera për raportimin e drejtpërdrejtë tek Koncesionari nga palët që nuk janë kontraktuar drejtpërdrejt nga Koncesionari;
 - p) një listë të evidencave të cilësisë që kërkohet të mbahen dhe periudhat e mbajtjes;
 - q) një listë e Nënkontraktorve të Koncesionarit dhe informacion se ku ndodhet një listë e nënkontratave kryesore të Nënkontraktorve të Koncesionarit dhe informacion për dokumentacionin përkatës të cilësisë;
 - r) masat për prokurimin e shërbimeve, materialeve dhe produkteve dhe kontrollin e Nënkontraktorve përfshirë kërkesat për përgatitjen dhe paraqitjen e dokumentacionit dhe evidencave të cilësisë;



- s) masat për mbrojtjen e shëndetit dhe jetës;
- t) një shpjegim se si do të menaxhohen ndryshimet e dokumentacionit të cilësisë;
- u) masat për mbajtjen në kontroll të komunikimit ndërmjet atyre që janë përgjegjës për gjelbërimin, aspektet ekologjike dhe arkeologjike të Autostradës dhe atyre që janë përgjegjës për aspektet e tjera të projektimit, ndërtimit, shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes së Autostradës; dhe
- v) të dhëna për masat e tjera të nevojshme për të përmbushur objektivat e Koncesionarit për cilësinë dhe objektivat që Koncesionari u vendos Nënkontraktorve të tij.



Pratitja e F. S. C.



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

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

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

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



13. Masat e veçanta për trajtimin e komentëve/ankesave që vijnë nga përdoruesit e rrugës dhe të tjerë;
14. Masat e veçanta për monitorimin dhe raportimin e ecurisë;
15. Të dhëna dhe objektin e certifikimit ekzistues të palëve të treta që përdorin një Sistem të menaxhimit të cilësisë në përputhje me BS EN ISO 9001;
16. Masat (përfshirë kohën dhe objektin) për auditimin dhe shqyrtimin drejtues të aktiviteteve të veta dhe të Nënkontraktorëve të Subjektit shfrytëzues dhe sistemeve të menaxhimit të cilësisë (përfshirë, ndër të tjera, auditimin e masave organizative me Koncesionarin në lidhje me arritjen e planit vjetor të ecurisë dhe nxjerrjen e raportit vjetor dhe planit të menaxhimit);
17. Masat komunikuese me Nënkontraktorin gjatë ndërtimit;
18. Masat për kontrollin statistikor dhe mirëmbajtës;
19. Masat e veçanta për trajtimin, magazinimin, ambalazhimin, ruajtjen dhe livrimin e materialeve, dokumenteve, skicave ose të dhënave që do të përdoren në lidhje me Projektin;
20. Të dhëna për Dokumentacionin e cilësisë për Nënkontraktorit dhe furnitorët e Subjektit shfrytëzues, ku parashikohen:
 - a) objektivat për cilësinë që duhen arritur, përfshirë edhe evidencat e cilësisë;
 - b) shpërndarjen specifike të përgjegjësi dhe autoritetit gjatë fazave të ndryshme të Projektit;
 - c) procedurat, metodat dhe udhëzimet e punës që duhen ndjekur;
 - d) programet e përshtatshme të testimit, kontrollit, shqyrtimit dhe auditimit në fazat e duhura;
 - e) metoda bërjen e ndryshimeve dhe modifikimeve në Dokumentacionin e cilësisë; dhe
 - f) masat e tjera të nevojshme për të arritur objektivat e cilësisë;
21. Masat për shqyrtimin e kontratës;
22. Masat për prokurimin e shërbimeve, materialeve dhe produkteve dhe kontrollin e Nënkontraktorëve;
23. Masat për raportimin, shqyrtimin dhe disponimin e punimeve ose produkteve që nuk janë konform kërkesave;
24. Masat për regjistrimin dhe raportimin tek Koncesionari i ngjarjeve në çdo fushë që përbëjnë ose mund të përbëjnë shkelje nga Koncesionari në bazë të kësaj Kontrate;
25. Masat për raportimin e veprimeve korrigjuese dhe parandaluese;
26. Masat për mbajtjen e evidencave për cilësinë;
27. Të dhëna për metodën e mbajtjes në kontroll të ndryshimeve dhe modifikimeve në Dokumentacionin e cilësisë të Subjektit shfrytëzues;
28. Masat për marrëdhënien e komunikimit me ata që janë përgjegjës për gjelbërimin, aspektet ekologjike dhe arkeologjike të Autostradës; dhe
29. Çdo informacion tjetër që tregon se si Subjekti shfrytëzues do të përmbushë kërkesat e vendosura nga nënkontrata e shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes ose kërkesa të tjera në lidhje me Projektin.

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

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

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

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



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



[Handwritten signatures]

**Dokumentacioni i cilësisë për Nënkontraktorin përgjegjës për ndërtimin e Krugës (“Nënkontraktori”)**

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

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

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



14. Planet e hollësishme të zbatimit të punimeve për çdo aktivitet madhor pavarësisht nëse bëhet drejtpërdrejt apo nënkontraktohet;
15. Një listë të udhëzimeve të punës ose dokumentacioni tjetër të ngjashëm të hollësishëm ku përshkruhen aktivitetet që do të kryhen në lidhje me Projektin;
16. Një listë të evidencave të cilësisë dhe masat për mbajtjen e tyre;
17. Të dhëna për Dokumentacionin e cilësisë të paraqitur nga Nënkontraktori dhe furnitorët ku parashikohen:
 - c) objektivat për cilësinë që duhen arritur, përfshirë edhe evidencat e cilësisë;
 - d) shpërndarjen specifike të përgjegjësiave dhe autoritetit gjatë fazave të ndryshme të Projektit;
 - e) procedurat, metodat dhe udhëzimet e punës që duhen ndjekur;
 - f) programet e përshtatshme të testimit, kontrollit, shqyrtimit dhe auditimit në fazat e duhura;
 - g) metoda për bërjen e ndryshimeve dhe modifikimeve në Dokumentacionin e cilësisë;
 - h) masat e tjera të nevojshme për të arritur objektivat e cilësisë;
18. Masat për mbrojtjen e shëndetit dhe jetës;
19. Masat për prokurimin e shërbimeve, materialeve dhe produkteve dhe kontrollin e Nënkontraktorve;
20. Një program të Punimeve;
21. Trajtimin, magazinimin, ambalazhimin, ruajtjen dhe livrimin e materialeve, dokumenteve, skicave dhe të dhënave që do të përdoren në lidhje me Projektin;
22. Masat për raportimin, shqyrtimin dhe disponimin e punimeve ose produkteve që nuk janë konform kërkesave;
23. Masat për regjistrimin dhe raportimin tek Koncesionari i ngjarjeve në çdo fushë që përbëjnë ose mund të përbëjnë shkelje nga Nënkontraktori në bazë të kësaj Kontrate;
24. Masat për raportimin e veprimeve korrigjuese dhe parandaluese;
25. Të dhënat për kërkesat për teknikën statistikore dhe/ose mirëmbajtjes;
26. Masat për shqyrtimin e kontratës;
27. Të dhëna për metodën e mbajtjes në kontroll të ndryshimeve dhe modifikimeve në Dokumentacionin e cilësisë të Nënkontraktorit;
28. Masat për marrëdhënien e komunikimit me ata që janë përgjegjës për gjelbërimin, aspektet ekologjike dhe arkeologjike të Autostradës; dhe
29. Të dhëna për masat e tjera të nevojshme për të përmbushur objektivat e Nënkontraktorit për cilësinë dhe objektivat e vendosur nga Koncesionari.

**Dokumentacione të tjera për cilësinë**

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

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

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





SHTOJCA 2

SIGURIA DHE MENAXHIMI I TRAFIKUT GJATË PUNIMEVE, MIRËMBAJTJES (RUTINË, NË SITUATA TË JASHTËZAKONSHME OSE DIMËRORE) DHE RIPARIMEVE KAPITALE**1. Të përgjithshme**

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

2. Masat për sigurinë dhe menaxhimin e trafikut

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

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

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

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

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

3. Mbylljet e korsive

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

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

**4. Mbylljet e Autostradës dhe rrugët alternative**

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

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

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

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

5. Automjetet e shpëtimit

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

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

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

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

6. Informimi

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

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

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

Njoftim i duhur u duhet dhënë edhe atyre që krijojnë shumë trafik kur vonesat mund të kenë pasojë të rënda.



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

7. Niveli i shërbimit

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

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

8. Evidencat dhe raportimi

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

- Orët ndermjet të cilave korsitë, përfshirë edhe korsinë e ndalimit/urgjencës, nuk kanë qenë në dispozicion të trafikut për çfarëdo arsye (duke bërë të ditur pikat kilometrike, rumbullakosur në 100m më të afërt);
- Arsyeja përse korsia nuk ka qenë në dispozicion të trafikut;
- Përqindja e kohës kur korsitë kanë qenë në dispozicion të përdoruesve të rrugës;
- Nëse mbyllja e korsisë është bërë duke ndjekur procedurën e duhur;
- Efekti që ka pasur kjo mbyllje tek përdoruesit e rrugës (gjatësia maksimale e radhës së automjeteve dhe koha maksimale e vonimit të trafikut);
- Çdo punim ndreqës (dhe mbyllje të mundshme të korsive në të ardhmen) që janë pasojë e mbylljes nëse kjo mbyllje është shkaktuar nga një incident.





SHTOJCA 3

TERMAT E REFERENCËS PËR KËRKESAT OPERATIVE PËR SIGURINË E TUNELIT TË THIRRËS DHE KRYERJEN E ANALIZAVE TË RISQEVË TË TUNELIT
1. Të përgjithshme

Autostrada Milot – Morinë përfshin edhe tunelin e Thirrës, i cili ndodhet ndërmjet qytezave të Thirrës në preëndim dhe Kalimashit në lindje. Tuneli i thirrës është 3,470 metra i gjatë, tuneli më i gjatë në shfrytëzim në Evropën Juglindore, dhe shfrytëzimi i parëzikshtëm i tij ka rëndësi të dorës së parë për Shtetin Shqiptar, përdoruesit e rrugës dhe administratën e tunelit.

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

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

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

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

2. Përpilimi i dokumentacionit të sigurisë së tunelit të Thirrës

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

Struktura e dokumentacionit të sigurisë është si vijon:

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



- Karakteristikat gjeometrike të nivelimit (horizontal dhe vertikal) të tunelit, diagramin e kurbaturave, prerjet tipike në pika të ndryshme me plane të përgjithshme
- Kushtet gjeometrike dhe të trafikut të pjesëve të rrugës që lidhen me tunelin (prerje tërthore, skarpatet, rrugët alternative, vëllimi i trafikut dhe sezonaliteti i trafikut)
- Konfigurimin e portalit të tunelit dhe zonës së jashtme (struktura dhe trajta e portalit, kalimi i rezervës qendrore, hapësira rezervë për parkim) me planet e përgjithshme
- Objektet ndihmëse (rrugët e daljes për këmbësorët dhe automjetet e urgjencës, hapësira rezervë për parkim në tunel, sinjalistika, pajisjet për mbylljen e tunelit, drenazhimi i sipërfaqes së rrugës dhe tunelit, mbajtja në kontroll e automjeteve me lartësi tej normës së lejuar etj.)
- Kushtet mjedisore (mjedisi natyror me fokus tek moti dhe kushtet e erës, sidomos në portale, mjedisi njerëzor me theks tek aktivitetet e mundshme në një zonë prej 2 km në të dy anët e tunelit, harta e përdorimit të territorit)
- Pajisjet elektromekanike (ajrimi mekanik, furnizimi me energji në kushte normale dhe në kushte të jashtëzakonshme, pikat e urgjencës, furnizimi me ujë, komunikimi me shërbimet e urgjencës, radiofrekuencat, altoparlantët, sistemet e vëzhgimit dhe kontrollit / SCADA, sistemet e zbulimit të incidenteve, zbulimi i zjarreve, sistemet e menaxhimit të trafikut, TMS etj.)
- Hyrjen e shërbimeve të urgjencës (policia, zjarrfikëset, urgjenca mjekësore). Vendndodhjen e këtyre shërbimeve, kontaktet, rrugët e kalimit, orët e gatishmërisë, masat organizative.
- Masat dhe skenarët për trafikun në kushte normale dhe kushte të jashtëzakonshme.
- Klasifikimi i tunelit (A, B, C, D, E) për kufizime të mundshme për transportin e mallrave të rrezikshme sipas Marrëveshjes evropiane në lidhje me transportin rrugor ndërkombëtar të mallrave të rrezikshme (ADR, kreu 4.9.5)

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

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

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

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

f. Analizë risku për transportin nëpër tunelin e Thirrës të automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme, realizuar nga një organ që nga ana funksionale është i pavarur nga Koncesionari. Analiza duhet kryer me një metodikë të aprovuar nga Shtetet Anëtare të BE-së ose me ndonjë metodikë tjetër përkatëse të aprovuar nga



autoriteti shqiptar kompetent. Studimi duhet të përsëritet çdo 6 vjet ose nëse ndryshojnë në mënyrë të konsiderueshme karakteristikat funksionale të tunelit (vëllimi i trafikut, përbërja e trafikut, aksidentet, pajisjet etj.). Kjo analizë risku duhet të propozojë çdo rregullorë të mundshme për trafikun e automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme dhe duhet të propozojë klasifikimin përkatës të tunelit sipas marrëveshjes ADR.

g. Një përshkrim i organizimit, burimeve njerëzore dhe materiale dhe udhëzimeve të përcaktuara nga Koncesionari për të siguruar operacionet dhe mirëmbajtjen e tunelit (personeli, organigrami, detyrat, manualët e mirëmbajtjes, manualët e shfrytëzimit, procedurat në rast të situatave të jashtëzakonshme)

h. Një plan në kundërpërgjigje të situatave të jashtëzakonshme të përpiluar bashkërisht me shërbimet e urgjencës (policia rrugore, forcat zjarrfikëse, shërbimet e urgjencës mjekësore), që merr në konsideratë edhe personat me aftësi të kufizuara lëvizjeje dhe personat me aftësi të kufizuara. Plan i rendit të gjithë pikat dhe informacionet e kontaktit dhe tabelat e komunikimit dhe sinjalizimit.

i. Një përshkrim të sistemit për marrjen e mendimeve dhe përvojës, përmes të cilit regjistrohen dhe analizohen incidentet me rëndësi.

j. Një raport dhe analizë e incidenteve dhe aksidenteve me rëndësi, që kanë ndodhur pas fillimit të Koncesionit.

k. Një analizë e kohës së reagimit në çdo incident ose rast të jashtëzakonshëm. Analiza duhet të përfshijë kohën e nevojshme për të zbuluar ngjarjen, kohën e nevojshme për të aktivizuar çdo pajisje sigurie (mbyllja e tunelit, tabelat elektronike, ventilimi etj.), kohën që u është dashur shërbimeve të urgjencës dhe personelit të tunelit për të arritur në tunel dhe kohën e pastrimit dhe kohën e kohëzgjatjes gjithsej. Në mënyrë vjetore, Koncesionari duhet të përgatisë një raport ku përfshihen të dhënat dhe analiza e mësipërme dhe përfshin një raport të përditësuar në dokumentacionin e sigurisë.

k. Metodika për regjistrimin dhe analizimin e aksidenteve dhe incidenteve në tunel dhe në zonat e portaleve. Metodika duhet të përdorë raporte që marrin në konsideratë trafikun e tunelit (mjete-kilometra), për kategori automjete, në orë, në ditë dhe në sezon. Shkallët e aksidenteve dhe incidenteve duhet të llogariten në formë vjetore dhe të përfshihen në raportin e përditësuar në dokumentacionin e sigurisë.

k. Një listë të manovrave të sigurisë të realizuara dhe një analizë të mësimave të nxjerra nga to.

Dokumentacioni i sigurisë duhet t'i transmetohet Oficerit të sigurisë të përmendur në nenin 7 të ligjit Nr. 158/2013. Gjithashtu, dokumentacioni i sigurisë duhet t'i përcillet Autoritetit të Tunelit (Autoriteti) i përmendur në nenin 7 të ligjit Nr. 158/2013 (Autoriteti Shqiptar i Rrugëve, ASHRR), me opinion të Oficerit të sigurisë, në mënyrë që të merret autorizimi për shfrytëzimin e tunelit. E njëjta procedurë ndiqet në rastin e modifikimeve të konsiderueshme të strukturës, pajisjeve dhe shfrytëzimit të tunelit.

Një kopje e plotë e dokumentacionit të sigurisë mbahet, përditësohet dhe është gjithmonë e arritshme pranë Qendrës së Kontrollit të Tunelit të Tihirës. Një kopje tjetër i dorëzohet Autoritetit Kontraktues të Shtetit Shqiptar.

Personeli i Koncesionarit, përgjegjës për shfrytëzimin dhe sigurinë e tunelit (punonjësit e qendrës së kontrollit, inxhinierët dhe teknikët e mirëmbajtjes, patrullat etj.) informohen gjithmonë për përmbytjen e dokumentacionit të sigurisë dhe për përditësimet e tij.

3. Oficeri i sigurisë

Koncesionari cakton, me miratimin paraprak të Autoritetit të Tuneleve të nenit 5 të ligjit nr. 158/2013 (Autoriteti Shqiptar i Rrugëve, ASHRR) një oficer sigurie për tunelin e Tihirës, sipas kërkesave të nenit 6 të ligjit shqiptar



Nr. 158/2013. Oficeri i sigurisë mund të jetë pjesë e personelit të Koncesionarit por do të jetë i pavarur sa u takon të gjitha çështjeve të sigurisë së tunelit dhe nuk merr udhëzime nga Koncesionari në lidhje me këto çështje. Përgjegjësitë e oficerit të sigurisë së tunelit përshkruhen në nenin 7 të ligjit nr. 158/2013.

Koncesionari bashkëpunon me oficerin e sigurisë dhe e ndihmon atë në kryerjen e detyrave. Në veçanti, Koncesionari vë gjithmonë në dispozicion informacionet që kërkon oficeri i sigurisë për të kontrolluar dhe verifikuar nëse struktura dhe pajisjet e tunelit mirëmbahen dhe riparohen si edhe për të verifikuar nëse personelin operativ (punonjësit e qendrës së kontrollit, personeli i patrullave etj.) trajnohen.

4. Kontrollat e tunelit

Neni 8 i ligjit shqiptar nr. 158/2013 parashikon kryerjen e kontrolleve nga inspektorët e autorizuar nga Autoriteti i Tuneleve të nenit 5 të ligjit shqiptar Nr. 158/2013 (Autoriteti Shqiptar i Rrugëve, ASHRR).

Koncesionari bashkëpunon nga afër me autoritetin e kontrollit të tuneleve dhe me inspektorët, mundëson punën e tyre dhe vë në dispozicion informacionet e nevojshme për strukturën, pajisjet, mirëmbajtjen dhe shfrytëzimin e tunelit.

5. Ushtrimet periodike

Shtojca II e ligjit shqiptar nr. 158/2013 kërkon kryerjen e ushtrimeve stërvitore të plota dhe të pjesshme në të gjitha tunelet.

Koncesionari dhe shërbimet e urgjencës (policia rrugore, forcat zjarfikëse, urgjenca mjekësore) organizojnë ushtrime periodike të përbashkët në bashkëpunim me oficerin e sigurisë.

Duke pasur parasysh gjatësinë e madhe të tunelit të Thirrës dhe rëndësinë kritike të Autostradës Milot-Morinë, **çdo dy vjet** duhet zhvilluar një manovër e plotë në kushte sa më realiste. Ushtrimet duhet të zhvillohet gjatë natës, për të minimizuar pengimin e trafikut.

Në vitin mes manovrave të plota, duhen ushtrime të pjesshme dhe/ose simulime.

Koncesionari siguron pjesëmarrjen në manovrat e plota të shumicës së personelit përgjegjës për sigurinë e tunelit, si pjesëmarrës të plotë ose si vëzhgues. Koncesionari vë në dispozicion të gjitha mjetet e nevojshme (automjetet, pajisjet, personelin etj.) për kryerjen e të gjitha ushtrimeve të sigurisë. Gjithashtu, Koncesionari vë në dispozicion të gjitha mjetet e nevojshme për menaxhimin e trafikut gjatë ushtrimeve.

6. Raportimi i aksidenteve dhe incidenteve

Koncesionari regjistron të gjitha incidentet dhe aksidentet që zhvillohen në tunelin e Thirrës dhe në portale (brenda një rrezeje +50m nga portalet) dhe bën një çmuarje vjetore të treguesve dhe shkallët statistikore për sigurinë e tunelit, përfshirë, si minimum:

- numrin absolut të incidenteve sipas kategorisë (për shembull automjete të bllokua, automjete që lëvizin në kahun e kundërt, këmbësorë, kafshë etj.)
- numrin absolut të aksidenteve sipas kategorisë (me pasojë vdekjen, me dëme në njerëz, dëme materiale)
- shkallët e aksidenteve sipas kategorisë dhe sipas llojit të automjetit për mjet-kilometër
- shkallët e incidenteve sipas kategorisë dhe sipas llojit të automjetit për mjet-kilometër

Çdo vit, Koncesionari përgatit një raport për sigurinë, përfshirë një analizë të gjithë çështjeve të sigurisë së tunelit dhe treguesve dhe shkallëve të sigurisë. Ky raport për sigurinë përfshihet në dokumentacionin e sigurisë dhe di



përcillet Autoritetit Kontraktues dhe/ose Autoritetit të Tuneleve të nenit 5 të ligjit nr 158/2013 (Autoriteti Shqiptar i Rrugëve, ARRSH).

Për incidentet dhe aksidentet e konsiderueshme Koncesionari përgatit, brenda një muaji pas incidentit, një raport ku përshkruhen rrethanat e incidentit. Ky raport duhet t'i përcillet oficerit të sigurisë, Autoritetit të Tunelit (Autoriteti) të nenit 5 të ligjit Nr. 158/2013 (Autoriteti Shqiptar i Rrugëve, ARRSH) dhe shërbimeve të urgjencës (policisë, forcave zjarrfikëse, urgjencës mjekësore). Koncesionari në bashkëpunim me Autoritetin Kontraktues dhe Autoritetin e Tuneleve të nenit 5 e standardizon formën e raportimit.

Si "i konsiderueshëm" konsiderohet çdo aksident ose incident që ka shkaktuar dëme në njerëz tek përdoruesit e rrugës ose personeli i tunelit, çdo lloj zjarri që v bie automjeteve ose pajisjeve të tunelit, rrjedhja lëndëve të rrezikshme dhe çdo ngjarje tjetër e jashtëzakonshme dhe e paplanifikuar që shkakton ndërprerje të plotë të trafikut në njërin ose të dy kahet e lëvizjes për më shumë se një orë. Përkufizimi i incidenteve dhe aksidenteve "të konsiderueshme" mund të ndryshohet nga Autoriteti i Tuneleve i nenit 5 të ligjit nr 158/2013 (Autoriteti Shqiptar i Rrugëve, ARRSH).

Krahas sa më lart, Koncesionari përgatit një raport për çdo aksident me pasojë vdekjen që ndodh në tunelin e Thirrës, sipas kërkesave të nenit 22 të ligjit shqiptar nr. 158/2013.

7. Autorizimi i automjeteve të transportojnë mallra të rrezikshme

Në bazë të rezultateve të analizës së riskut për transportin nëpër tunelin e Thirrës të automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme, Koncesionari mund të lejojë disa ose të gjitha këto automjeteve të kalojnë nëpër tunel.

Në mënyrë që të zbatohen kërkesat e nenit 23 të ligjit shqiptar nr. 158/2013 Koncesionari duhet të hartojë dhe publikojë një procedurë për nxjerrjen e lejeve të posaçme për automjetet që transportojnë mallra të rrezikshme.

Në mënyrë vjetore, Koncesionari bën një llogaritje të numrit të automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme dhe një klasifikim të lëndëve të transportuara sipas klasifikimit të OKB-së. Llogaritja e trafikut zgjat një javë të plotë dhe bëhet dy herë në vit, një herë gjatë dimrit (p.sh. në dhjetor) dhe një herë gjatë verës (p.sh. në qershor). Koncesionari bën një analizë të të dhënave të regjistruara dhe nxjerr në mënyrë vjetore një raport për vëllimin e trafikut të automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme dhe të lëndëve të transportuara.

8. Analiza e risqeve për tunelin e Thirrës

Direktiva evropiane 2004/54/KE dhe ligji shqiptar Nr. 158/2013 vendosin kërkesat për kryerjen e analizës së risqeve në të gjitha tunelet. Në përgjithësi, parashikohet dy llojet analiza risku:

1. Analizë risku për transportin nëpër tunel të automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme.
2. Analizë risku për hetim të rreziqeve të veçanta.

8.1 Analizë risku për transportin nëpër tunelin e Thirrës të automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme

Neni 14 dhe shtojca I/kreu 3.7 e ligjit shqiptar nr. 158/2013 parashikojnë kërkesën për hartimin e analizës së riskut për transportin nëpër tunele të automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme.

Gjithashtu, Marrëveshja evropiane në lidhje me transportin rrugor ndërkombëtar të mallrave të rrezikshme (marrëveshja ADR), aderuar nga Shqipëria më 26 janar 2005, vendos kërkesën që subjektet shfrytëzuese të tuneleve (kreu 1.9.5) ta klasifikojnë dhe vendosin tunelin në njërin prej pesë kategorive të tuneleve (A→E) sipas kufizimeve të mundshme për transportin e mallrave të rrezikshme. Klasifikimi duhet të bazohet në karakteristikat e tunelit dhe vlerësimin e riskut.



ARRSH ka realizuar një analizë të parë risku për transportin nëpër tunelin e Thirrës të automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme. Kjo analizë risku duhet t'i vihet në dispozicion Koncesionarit dhe të përfshihet në dokumentacionin fillestar të sigurisë.

Koncesionari duhet ta përsërisë analizën e riskut për transportin nëpër tunelin e Thirrës të automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme çdo 6 vjet ose edhe më parë në rast të modifikimit të konsiderueshëm të strukturës, pajisjeve dhe shfrytëzimit të tunelit.

Analiza e riskut për transportin nëpër tunelin e Thirrës të automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme bëhet në përputhje me metodikën kombëtare të përzgjedhur nga Autoriteti i Tuneleve i nenit 5 të ligjit shqiptar nr. 158/2013 (Autoriteti Shqiptar i Rrugëve, ARRSH). Nëse nuk përzgjidhet asnjë metodikë e tillë, analiza duhet të kryhet sipas versionit më të fundit të metodikës zyrtare të Francës ose Austrisë, si vijon:

- France - Centre d'Etudes des Tunnels (CETU), Booklet 3 : Risks analyses relating to dangerous good transport <http://www.cetu.equipement.gouv.fr/guide-to-road-tunnel-safety-documentation-a420.html>
- Austria - Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV) : RVS 09.03.12 Risikobewertung von Gefahrguttransporten in Straßentunneln <http://www.fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=cc2da104-e571-4de5-b48a-a3f8d99d75fa>

ose sipas një metodike tjetër zyrtare të një vendi tjetër evropian, që propozohet nga Koncesionari dhe aprovet nga Autoriteti Kontraktues i shtetit shqiptar dhe/ose autoriteti i nenit 5 të ligjit shqiptar nr. 158/2013 (Autoriteti Shqiptar i Rrugëve, ARRSH).

8.2. Analizë risku për hetim të rreziqeve të veçanta për tunelin e Thirrës

Gjatë vitit të parë të koncesionit, Koncesionari i paraqet Autoritetit Kontraktues një analizë risku për hetimin e rreziqeve të veçanta për tunelin e Thirrës, sipas nenit 14 dhe pikës 2.3 të shtojcës II të ligjit shqiptar nr. 158/2013. Analiza e riskut për hetimin e rreziqeve të veçanta realizohet nga një organ që nga ana funksionale është i pavarur nga Koncesionari, por bëhet me shpenzimet e këtij të fundit.

Qëllimi i kësaj analize risku është të përshkruajë aksidentet e mundshme që në mënyrë të qartë cenojnë sigurinë e përdoruesve të rrugës në tunelin e Thirrës, të cilët mund të ndodhin gjatë fazës së shfrytëzimit, dhe natyra dhe shkalla e pasojave të tyre të mundshme; ky hetim duhet të përcaktojë dhe mbështesë masat për uljen e mundësisë së ndodhjes së aksidenteve dhe pasojave të tyre. Analiza e riskut për hetimin e rreziqeve të veçanta për tunelin e Thirrës duhet identifikojë "pikat e dobëta" të strukturës ekzistuese operative dhe të pajisjeve të sigurisë dhe të shqyrtojë efektin që ka humbja funksionale e disa pjesëve të pajisjeve. Përmbledhja e konstatimeve të analizës duhet të integrohet në manualin e shfrytëzimit dhe planin e situatave të jashtëzakonshme për tunelin.

Analiza e riskut për hetimin e rreziqeve të veçanta për tunelin e Thirrës i paraqitet nga Koncesionari Autoritetit Kontraktues ose Autoritetit Kontraktues të shtetit shqiptar dhe/ose autoritetit të nenit 5 të ligjit shqiptar nr. 158/2013 (Autoriteti Shqiptar i Rrugëve, ARRSH). Pas miratimit nga autoritetet e mësipërme, Koncesionari është i detyruar të zbatojë me mjetet dhe shpenzimet e veta masat e propozuara për përmirësimin e sigurisë së tunelit të Thirrës, vetëm nëse kanë të bëjnë me instalimin e pajisjeve të reja ose përmirësimin e pajisjeve ekzistuese të sigurisë (mbyllja e tunelit, ventilimi, adriçimi, pikat e urgjencës, furnizimi me ujë, sinjalistika, sistemet e monitorimit, sistemet e komunikimit, furnizimi me energji, rezistenca ndaj zjarrit, qendra e kontrollit dhe me përmirësimin e organizimit operativ (qendra e kontrollit, patrullimi, mirëmbajtja, shërbimet e urgjencës). Çdo masë strukturore e propozuar për përmirësimin e tunelit (daljet e urgjencës, trotualet, vendet rezervë për parkimin,



kalimi i rezervës qendrore, rezistenca ndaj zjarrit e strukturave, kullimi), siç përshkruhen në Shtojcën I të Direktivës evropiane 2004/54/KE dhe të ligjit shqiptar nr. 158/2013 përjashtohen nga detyrimet e Koncesionarit.

Analiza e riskut për hetimin e rreziqeve të veçanta për tunelin e Thirrës përsëritet çdo 6 vjet ose edhe më parë në rast të modifikimit të konsiderueshëm të strukturës, pajisjeve dhe shfrytëzimit të tunelit. Rritja e konsiderueshme (>50% në krahasim me vëllimet e marra në konsideratë në analizën më të fundit të riskut) e vëllimit të trafikut gjithsej ose e trafikut të automjeteve të rënda ose e vëllimit të automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme dhe rritja e konsiderueshme e shkallës vjetore të aksidenteve dhe incidenteve rrugore (numri i aksidenteve dhe incidenteve për automjet-kilometër) në tunel dhe zonën përreth (>100% në krahasim me mesataren vjetore për tre vitet e fundit) konsiderohet si modifikim operativ i konsiderueshëm.

Analiza e riskut për hetimin e rreziqeve të veçanta për tunelin e Thirrës bëhet në përputhje me metodikën kombëtare të përzgjedhur nga Autoriteti i Tuneleve i nenit 5 të ligjit shqiptar nr. 158/2013 (Autoriteti Shqiptar i Rrugëve, ARRSH). Nëse nuk përzgjidhet asnjë metodikë e tillë, analiza duhet të kryhet sipas versionit më të fundit të metodikës zyrtare të Francës ose Austrisë, si vijon:

- France - Centre d'Etudes des Tunnel (CETU), Booklet 4 : Specific Hazard Investigations <http://www.cetu.equipement.gouv.fr/guide-to-road-tunnel-safety-documentation-a420.html>
- Austria - Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV) : RVS 09.03.11 Tunnel-Risikoanalysemodell (Tunnel Risk Model) <http://www.fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=1169315-0fcf-43a3-877d-323329c15478>

ose sipas një metodike tjetër zyrtare të një vendi tjetër evropian, që propozohet nga Koncesionari dhe aprovet nga Autoriteti Kontraktues i shtetit shqiptar dhe/ose autoriteti i nenit 5 të ligjit shqiptar nr. 158/2013 (Autoriteti Shqiptar i Rrugëve, ASHRR).

Duhet theksuar se analiza e lartpërmendur e riskut për hetimin e rreziqeve të veçanta për tunelin e Thirrës është tjetër nga analiza e riskut për transportin nëpër tunele rrugore të automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme, që realizohet me metodika të tjera.

Skenarët që duhen shqyrtuar duhen përzgjedhur me kujdes dhe në konsultim me të gjithë aktorët e sigurisë së tunelit. Për këtë arsye, duhet të organizohet një takim me të gjitha agjencitë e përfshirë (forcat zjarrfikëse, policinë rrugore, shërbimet e urgjencës mjekësore, Autoritetin Shqiptar të Rrugëve etj.) për të diskutuar për skenarët e mundshëm, shpeshësinë e tyre dhe pasojat e tyre dhe për të finalizuar kështu skenarët e përzgjedhur që duhen shqyrtuar.

Skenarët që do të përzgjidhen duhet të jenë realistë dhe të realizueshëm. Skenarët me shpeshësi të pritur tejet të ulët duhen analizuar duke treguar vëmendje të veçantë për rezultatet dhe konkluzionet. Gjithashtu, parametrat dinamikë të skenarëve (diferencat në presion, vëllimi i trafikut, vonesa në aktivizimin e ventilimit, shkalla e çlirimit të nxehtësisë së zjarrit, vendndodhja e zjarreve etj.) duhen përzgjedhur në atë mënyrë që të mos ndodhin në të njëjtën kohë kushtet më të padëshirueshme.

Shtjellimi i Analizës së riskut për hetim të rreziqeve të veçanta kërkon disa të dhëna të cilat duhet të mbledhen nga Koncesionari dhe t'i jepen organit të pavarur që do të kryejë analizën. Kategoritë kryesore të të dhënave që duhet të regjistrohen ose mbledhen nga Koncesionari janë:

- Karakteristikat e tunelit (gjeometrike dhe strukturore)



- Ajrimi
- Meteorologjike (drejtimi dhe shpejtësia e erës)
- Trafiku (vëllimi dhe klasifikimi)
- Incidentet dhe aksidentet (numri në vit)

Në tabelën në vijim përshkruhen me hollësi të dhënat që mund të jenë të nevojshme për kryerjen e analizës së riskut për hetimin e rreziqeve të veçanta.

Parametrat		Tuneli i Thirrës	
		Perëndim	Lindje
Seksionet e tunelit	Gjatësia (m)		
	Sipërfaqja e prerjes rrethore m ²		
	Perimetri		
	% e skarpatit (nëse ka disa skarpate, të regjistrohen të gjitha vlerat me distancë kilometrike, p.sh. 1,5% në km.0+000, 2,2% në km.1+800)		
Ventilatorët e rrymave të ajrit	Ventilatorët e rrymave të ajrit – agregate		
	Numri i ventilatorëve të rrymave të ajrit		
	Fuqia shytëse (N)		
	Shpejtësia e rrymës së ajrit (m/s)		
	Rendimenti i ventilatorit		
	Temperatura maksimale e rrymës së ajrit		
	Distanca nga poshtë-lart e çdo agregati (m) (p.sh. 0+300, 0+600, 0+900, ...)		
Koha e aktivizimit	Koha (sek) e nevojshme për të aktivizuar ventilimin		
Presioni në portale	ΔP (paskal)		



Parametrat		Tualet i Thirrës	
		Perëndim	Lindje
Skenarët shqyrtuar rast zjarri	Kuota kilometrike (p.sh. 1+500) e skenarit të zjarrit A		
	Kuota kilometrike (p.sh. 2+500) e skenarit të zjarrit B		
	...		
Mjedisi	Lartësia mbi nivelin e detit (m)		
Trafiku (parashikime vjeçare)	Kufiri i shpejtësisë së lejuar		
	Numri i korrave të lëvizjes (për kah lëvizjeje)		
	TDMV gjithsej		
	TDMV mesatare në orë për kah lëvizje		
	Trafiku i automjeteve të rënda %		
	Automjete që transportojnë mallra të rrezikshme (%) (nga automjetet e rënda)		
	Autobusë (%)		
	Trafiku për orë (periudhë normale 07:00-23:00)		
	Trafiku për orë (periudhë e qetë 23:00- 07:00)		
	Trafiku për orë për kah lëvizje (periudhë normale 07:00-23:00)		
	Trafiku për orë për kah lëvizje (periudhë e qetë 23:00-07:00)		
	Trafiku i automjeteve të rënda (%) periudhë normale		
	Trafiku i automjeteve të rënda (%) periudhë e qetë		
	Trafiku orar në kohë piku për kah lëvizje		
	Shpeshtësia e bllokimit të trafikut		

Handwritten signatures and initials in blue ink.



Parametrat		Tuneli i Thirrës	
		Perëndim	Lindje
	(orë/ditë)		
Daljet emergjencës	Numri i daljes së emergjencës për këmbësorët		
	Vendndodhja në km. (p.sh 1+500, 2+300, 3+100)		
Shkallët incidenteve/aksi denteve (në vit)	Automjetet e bllokua		
	Automjete të rënda të bllokua		
	Autobusë të bllokua		
	Aksidente të automjeteve vetëm me dëme materiale		
	Aksidente të automjeteve të rënda vetëm me dëme materiale		
	Aksidente të autobusëve vetëm me dëme materiale		
	Aksidente të automjeteve me dëme në njerëz		
	Aksidente të automjeteve të rënda me dëme në njerëz		
	Aksidente të autobusëve me dëme në njerëz		
	Zjarr në automjete		
	Zjarr në automjete të rënda		
	Zjarr në autobusë		
	Zjarr në automjete që transportojnë mallra të rrezikshme		

Duhet theksuar se tabela më lart me kërkesat për të dhënat ka natyrë të përgjithshme dhe se metodikat e ndryshme të analizave të riskut mund të kërkojnë më pak të dhëna ose të tjera lloje të dhënash. Prandaj, si hap i parë dhe përpara mbledhjes së të dhënave, Koncesionari duhet të përzgjedhë metodikën e duhur për analizën e riskut për hetimin e rreziqeve të veçanta për tunelin e Thirrës. Metodika e përzgjedhur duhet t'i njoftohet për miratim Autoritetit Kontraktues dhe Autoritetit të Tuneleve të nenit 5 të ligjit shqiptar nr. 158/2013 (Autoriteti Shqiptar i Rrugëve, ASHRR).



Presioni në portale (diferenca në presion ΔP) duhet të mbështetet në të dhënat faktike për të dhënat (drejtimi dhe shpejtësia) të mbledhura pranë dy portaleve. Nëse nuk ka, Koncesionari duhet të instalojë pajisje të posaçme për matjen e erës pranë portaleve dhe të mbledhë të dhënat e nevojshme vjetore për erën të paktën për një vit të plotë.

Nëse nuk ka të dhëna për një parametër të caktuar, atëherë mund të përdoren vlera standarde. Vlerat standarde nga vendet e tjera (p.sh. shkallët e aksidenteve dhe incidenteve) duhet të korrigjohen duke përdorur koeficientet ponderimi të justifikuar për Shqipërinë.

Duke ndjekur kërkesat e metodikave përkatëse, disa parametra të caktuar të Analizës mund të shqyrtohen më tej përmes kryerjes së analizave të ndjeshmërisë për të vlerësuar se si prekin rezultatet përfundimtare. Parametra të tilla mund të jenë vëllimi i trafikut, presioni i erës, koha e zbulimit dhe reagimit dhe karakteristikat e zjarrit.

Nëse tuneli i shqyrtuar ka shmangie ose karakteristika të veçanta, në lidhje me kërkesat e Direktivës 2004/54/KE dhe të ligjit shqiptar nr. 158/2013, rezultatet e analizës së riskut do të krahasohen me rezultatet e analizës së riskut të tunelit që merret për bazë krahasimi për të njëjtin skenar. Nëse rezultatet e tunelit që merret për bazë krahasimi janë të favorshme në krahasim me tunelin faktik, kërkohet modifikimi i karakteristikave të tunelit që lidhen me sigurinë (kryesisht pajisje dhe masa operative dhe organizative) në mënyrë që të arrihet një nivel sigurie të paktën i barasvlershëm në krahasim me tunelin që merret si bazë krahasimi. Duke qenë se tuneli si bazë krahasimi konsiderohet tuneli që i përmbush plotësisht kërkesat minimale të Direktivës 2004/54/KE dhe gjithashtu ka të njëjta kërkesa me tunelin faktik.

Duke qenë se tuneli i Thirrës është ndërtuar tashmë dhe ka filluar të shfrytëzohet, analiza e riskut për hetimin e rreziqeve të veçanta, nëse është nevojë, do të theksojë dhe do t'i japë përparësi fillimisht masave me kosto të ulët dhe efikasitet të lartë dhe masave organizative që janë të realizueshme nga ana teknike. Masat me kosto të lartë, përmirësimi strukturor i tuneleve ose modifikimet e karakteristikave të veçanta strukturore do të mendohen si të mundshme vetëm nëse konsiderohen absolutisht të nevojshme dhe kur ka shmangie nga kërkesat minimale të P.D.230 / 2007.

9. Fushatat për sigurinë e tuneleve rrugore

Koncesionari organizon dy herë në vit fushata informuese në lidhje me sigurinë e tuneleve. Fushatat për sigurinë e tuneleve mund të integrohen në një fushatë për sigurinë rrugore në përgjithësi. Sipas Shtojcës I të ligjit shqiptar nr. 158/2013 fushatat informuese duhet të mbulojnë sjelljen korrekte të përdoruesve të rrugës në afërsi dhe brendësi të tuneleve, sidomos në lidhje me avaritë e automjetit, trafikut të ngjeshur, aksidenteve dhe zjarreve.

Fushatat për sigurinë mund të realizohen nëpërmjet shpërndarjes së fletushkave tek përdoruesit e rrugës në pikat e pagimit të taksës së rrugës, në pikat e kalimit të kufirit, në vendpushime, me mesazhe të posaçme me Tabela me mesazhe të ndryshueshme, me mesazhe të posaçme në radio, televizion ose internet ose me mjete të tjera të vendosura nga Koncesionari.

Gjithashtu, Koncesionari duhet të përgatisë, mirëmbajë dhe përditësojë një hapësirë në internet ku të vihet në dispozicion të paktën informacion për pajisjet e gatshme të sigurisë në tunele dhe sjelljen e duhur të përdoruesve të rrugës në tunele.

10. Numri i telefonit për argjencat në tunel

Sipas nenit 21 të ligjit shqiptar nr. 158/2013 "në rastin e një rreziku me aksidenti serioz, ku siguria e publikut dhe e pronës mund të rrezikohet, përdoruesit e tuneleve rrugore njoftojnë menjëherë Qendrën Operacionale për Menaxhimin e Tuneleve Rrugore, duke vendë në dispozicion të saj të gjithë informacionin e nevojshëm".

Për të mundësuar raportimin e shpejtë dhe të duhur të incidenteve dhe aksidenteve në tunel dhe afërsi të tij, Koncesionari vë në shfrytëzim një numër të veçantë telefoni për argjencat në tunel. Numri i telefonit për argjencat



duhet të shfrytëzohet nga Qendra e Kontrollit e Tunelit ose me mënyra të tjera që siguron njoftimin në çast të Qendrës së Kontrollit. Numri i telefonit për urgjencat duhet të jetë i arritshëm pa pagesë nga çdo telefon celular në afërsi të tunelit.

Përdoruesit e rrugës duhet të informohen për mundësinë për të telefonuar drejt një numri të veçantë telefoni për urgjencat, me anë të tabelave rrugore të posaçme, të paktën në dy vendndodhje afër secilit portal të tunelit.

Numri i telefonit për urgjencat në tunel mund të jetë i njëjtë me “numrin e telefonit për urgjencat” që vihet në dispozicion për të gjithë autostradën, siç parashikohet në Shtojcën 5 (Kërkesat e Autoritetit Kontraktues) të Kontratës së Koncesionit.

Koncesionari siguron shkëmbimin e duhur dhe të shpejtë të informacionit me organizatën përgjegjëse për vënien në shfrytëzim të qendrës operative të numrit të urgjencës 112 në Shqipëri.

Materialet mbështetëse

1. Direktiva 2004/54/KE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit, datë 29 prill 2004, për kërkesat minimale të sigurisë për tunelet e Rrjetit Rrugor Trans evropian. KE, 2004, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:32004L0054>
2. Ligji shqiptar Nr.158/2013 “Për Sigurinë në Tunelet Rrugore”, miratuar më datë 10.10.2013.
3. Marrëveshja evropiane në lidhje me transportin rrugor ndërkombëtar të mallrave të rrezikshme, Komisioni Ekonomik i OKB-së për Evropën, http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_e.html



142



SHTOJCA 4

EVIDENTIMI I DEFEKTEVE

1. Evidentimi i defekteve

1.1 Defektet e kategorisë I

Defektet e mëposhtme janë shembuj të llojit të defekteve që duhen raportuar nëse përbejnë rrezik i menjehershëm ose urgjent dhe përbejnë Defekt të kategorisë I. Kjo listë nuk duhet konsideruar si shiteruese:

- * gropa dhe defekte të tjera lokale në karrexhatë, përfshirë edhe defekte në strukturat e hekurit;
- * defekte në bordura, korniza dhe kanale;
- * ujë i ndenjur me vëllim të tepruar dhe shkarkim uji në rrugë ose kalim uji mbi rrugë;
- * barriera mbrojtëse të dëmtuara;
- * mbetje solide dhe derdhje lëngjesh në korsitë e trafikut ose korsinë e ndalimit/urgjencës;
- * shtylla ndriçimi të dëmtuara dhe pajisje të tjera rrugore të dëmtuara;
- * tabela ose sinjale të dëmtuara, me defekt, të zhvendosura ose që mungojnë;
- * tabela dhe sinjale të ndotura ose të mbuluara;
- * pemë, kaçube dhe ligustra të cilat për shkak të vendndodhjes ose gjendjes përbejnë rrezik për Përdoruesit;
- * skarpate dhe masa shkëmbore të cilat për shkak të vendndodhjes ose gjendjes përbejnë rrezik për Përdoruesit (defekte të menjehershme gjeoteknike);
- * reflektorë horizontalë (sidomos të llojit synace) të hequr që ndodhen në karrexhatë, korsi ndalimi/urgjence ose vendpushime;
- * defekte në strukturat rrugore, përfshirë tunelet, për shembull, dëmtim nga goditjet në superstruktura ose veshje dhe pajisje të tuneleve, suporteve ose parapeteve, dëmtim nga përmbytja, pjesë të pasiguroara të brezave bashkues;

1.2 Defekte të tjera

Ojithashtu, duhen raportuar edhe sa më poshtë nëse konstatohen:

- * defekte të rënda në rrugë këmbësorësh, përfshirë defekte në strukturat e hekurit;
- * hendeqe, skara dhe kanale të bllokuara;
- * akumulim i rëndë dhe ekstensiv mbetjeve organike, gjethëve të rëna dhe i mbeturinave;
- * gardhe rrethuese të dëmtuara;
- * defekte në ndriçimin e rrugës dhe tabelave;
- * reflektorë horizontalë me defekt ose që mungojnë;
- * kablo ajrorë në gjendje të rrezikshme;
- * rrëshqitje toke; dhe
- * shkarravina.

1.3 Lista e defekteve të komponentëve të Autostradës të raportuar gjatë kontraktit të hollësishëm

Më poshtë jepen disa shembuj të llojit të defekteve që duhet të raportohen. Kjo listë nuk duhet konsideruar si shiteruese:

- a) Riparim të vogël të karrexhatës;



- plasaritje të lokalizuara;
 - përkeqësim ane i lokalizuar;
 - bashkime në sipërfaqe;
 - plasaritje përreth strukturave të hekurit;
 - arrim – plasaritje;
 - arrim – humbje materiali;
 - arrim – diferencë në kuotë;
 - restaurim hendeku – plasaritje;
 - restaurim hendeku – humbje materiali;
 - restaurim hendeku – diferencë në kuotë; dhe
 - gropë në rrugë;
- b) Kapakët, skarat, kornizat dhe kasetat:
- diferencë në kuotë me rrugën;
 - diferencë në kuotë mes komponentëve;
 - xhoko nën ngarkesë;
 - plasaritje ose thyerje;
 - mungesë;
 - kanalina paralele;
 - sipërfaqe e lëmuar; dhe
 - bllokim.
- c) Bordurat, kornizat dhe kanalet parafabrikat:
- dalje vertikale më shumë se 20 milimetra;
 - dalje horizontale më shumë se 50 milimetra;
 - lirim/xhoko;
 - dëmtim;
 - skuadrim i blloqeve të kanaleve;
 - mungesë;
 - pengim i rrjedhjes së ujit (prurje organike); dhe
 - prishje betoni.
- d) Drenazhimi i rrugës: Sistemet e kullimit me tuba:
- bllokim;
 - tjetër keqfunksionim;
 - përmbytje;
 - dëmtim nga drenazhimi i rrugës/bordit;
 - cenim nga përmbytja i pronave përreth; dhe
 - cenim nga përmbytja i shërbimeve.
- e) Drenazhimi i rrugës: Kanale, kolektorë dhe drenazhim:
- dëmtim;
 - rënie;
 - llucë; dhe
 - bllokim.



144



- f) Drenazhimi i rrugës: Tuba drenazhimi:
- bllokim;
 - mbetje organike; dhe
 - thyerje.
- g) Drenazhimi i rrugës: Kanale drenazhimi:
- rritje barërash;
 - mbetje organike;
 - bllokim; dhe
 - përmytje.
- h) Drenazhimi i rrugës: Hendeket:
- rritje barërash;
 - rënie buze hendeku;
 - bllokim;
 - depozitim mbeturinash;
 - depozitim sedimenti; dhe
 - përmytje.
- i) Drenazhimi i rrugës: Kanale drenazhimi me mbushje zhavorri:
- rritje barërash;
 - dëmtim i materialit të mbushjes;
 - largim i materialit të mbushjes;
 - depozitim sedimenti; dhe
 - përmytje.
- k) Drenazhimi i rrugës: Tombinat:
- brejtje; dhe
 - bllokim.
- l) Drenazhimi i rrugës: Rezervuarë balancimi:
- keqfunksionim i agregatit rregullues të shkarkimit;
 - bllokim i kanalit ujëmbledhës;
 - bllokim i kanalit shkarkues;
 - depozitim sedimenti;
 - erozion në brigje/murë/vaska; dhe
 - mbingarkesë.
- m) Drenazhimi i rrugës: pajisje ndihmëse:
- funksioni i pompave;
 - funksioni i ullukëve;
 - funksioni i kapanshës; dhe
 - gjendja e qemerit/murit anësor.
- n) Drenazhimi i rrugës: Përmytje:



149



- përmbytje.
- o) Sipërfaqet me bar:
 - dukshmëri e pamjaftueshme;
 - rezikshmëri për këmbësorët;
 - rritje në trotuar/karreshatë; dhe
 - barëra të këqija.
- p) Gardhet me ligustra dhe pemët:
 - pa stabilitet/ritje e tepruar;
 - pemë e thatë;
 - pemë në tharje/e sëmurë;
 - degë në tharje/e thatë;
 - zënie e fushëpanjes;
 - mbulim tabele/shtyllë ndriçimi etj.; dhe
 - ligustrat nuk i pengojnë kafshët e egra.
- q) Pastrimi:
 - mbetje organike me tepri;
 - nevojë për herbiçide;
 - prurje solide në korsinë e trafikut; dhe
 - prurje solide në korsinë e ndalimit/urgjencës.
- r) Gardhe dhe barriera:
 - kalbje – gardh druri;
 - kalbje – shtyllë druri (gardh/barrierë);
 - ndryshkje – metal (gardh/barrierë);
 - ndryshkje – shtyllë metali (gardh/barrierë);
 - ndryshkje – gardh betoni;
 - ndryshkje – shtyllë betoni;
 - mungesë;
 - dëmtim/deformim;
 - panele të liruara;
 - ankera të liruara;
 - mosnderje; dhe
 - nuk i pengojnë kafshët e egra.
- s) Reflektorët horizontalë:
 - mbajtëse e liruara e “sybretkosës”;
 - plastikë e liruara e “sybretkosës”;
 - mbërthyes në rrugë të liruara;
 - dukshmëri reflektive e dobët/sybretkosë;
 - dukshmëri reflektive e dobët/mbërthyes në rrugë;
 - dëmtim sybretkose;
 - dëmtim mbërthyes në rrugë;



- mungesë sybretkose; dhe
 - mungesë mbërthyesë në rrugë.
- t) Sinjalistika rrugore horizontale:
- konsumim; dhe
 - retroreflektim.
- u) Sinjalistikë rrugore vertikale
- largësia nga objektivi (paralajmëruese/rregullatore);
 - largësia e leximit (udhëzuese etj.);
 - niveli i shkëlqimit i sipërfaqes;
 - ngjyra e sipërfaqes;
 - gjendja fizike e mbërthyesëve;
 - gjendja fizike e kornizës;
 - defekte llambe;
 - pjesë të lëvizshme;
 - gjendja elektrike;
 - tela të zbuluar;
 - ndryshkje në sipërfaqe;
 - dëme nga aksidentet;
 - mungesë; dhe
 - dëmtim.
- v) Ndriçimi i rrugës:
- defekt ndriçimi;
 - defekt i njësive të komandimit me sensor foto-elektrik;
 - defekt i çelësit me programim kohor;
 - gjendja elektrike;
 - përkeqësim i telave;
 - tela të zbuluar;
 - ndryshkje e shtyllave;
 - nevojë për krasitje të pemëve;
 - mungesë (kapaku/kasete/poçi);
 - shtyllë e dëmtuar;
 - dëme nga aksidentet;
 - gjendja fizike e mbërthyesëve; dhe
 - mungesë e energjisë elektrike.





SHTOJCA 5

KONTROLLI DHE MONITORIMI GJEOTEKNIK

1. Të përgjithshme

Programi i monitorimit ka për qëllim që Koncesionari të vlerësojë në mënyrë të vazhdueshme rreziqet e mundshme gjeoteknike (dhe hidraulike) përgjatë Autostradës dhe t'u dalë përpara problemeve përmes zbatimit të masave të nevojshme dhe ndërmarrjes së veprimeve të duhura për ta mbrojtur Autostradën dhe përdoruesit nga këto rreziqe në çdo kohë.

Përgjatë Autostradës, Koncesionari duhet të monitorojë dhe kontrollojë:

- sjelljen gjeologjike/gjeoteknike të punimeve të dhut dhe shpateve natyrore;
- punimet gjeoteknike dhe hidraulike;
- muret.

Në këtë Lidhje përshkruhen kërkesat minimale të programit të monitorimit. Monitorimi duhet projektuar dhe realizuar sipas një plani standard dhe sipas procedurave dhe kërkesave të veçanta për projektin.

Koncesionari duhet të përgatisë një Manual për monitorimin dhe kontrollin gjeoteknik brenda 6 (gjastë) muajve pas nënshkrimit të kontratës dhe t'ia paraqesë Autoritetit Kontraktues për shqyrtim dhe miratim. Manuali duhet të përmbajë metodikën e skemës së monitorimit gjeoteknik që do të zbatohet, në përputhje me skicën që përcaktohet këtu. Pas miratimit të manualit, Autoriteti Kontraktues ruan të drejtën të kërkojë bërjen e shtesave dhe ndryshimeve gjatë periudhës së Koncesionit për ta përmirësuar skemën e monitorimit.

2. Kontrollët

Si minimum, objekti i kontrolleve duhet të jetë:

- vlerësimi i parrezikshmërisë dhe nivelit të rrafhtueshëm të punimeve ekzistuese;
- vlerësimi i ecursisë së masave ekzistuese (në momentin e kryerjes së vlerësimit) për stabilizimin/zvogëlimin e rrezikut;
- zbulimi i defekteve dhe planifikimi i masave korrigjuese;
- vlerësimi, përditësimi dhe verifikimi i rreziqeve të regjistruara dhe renditjes sipas prioritetit të rreziqeve;
- konstatimi i nevojës për masë parandaluese;
- optimizimi i nevojave për mirëmbajtje dhe i strategjive për mirëmbajtjen në të ardhmen;



Si pjesë e Manualit për monitorimin dhe kontrollin gjeoteknik, Koncesionari duhet të vendosë procedurat e duhura për mbledhjen, regjistrimin, menaxhimin dhe shpërndarjen e informacionit të mbledhur gjatë inspektimeve. Këto do të kryhen nga punonjës me trajnimin dhe përvojën e përshtatshme. I gjithë informacioni duhet të regjistrohet gjatë kontrolleve në terren me formularët e duhur që do të përgatiten nga Koncesionari. Të gjitha informacionet duhet të jenë të gjurmueshme dhe identifikueshme lehtësisht nga të gjitha palët e interesuara.

3. Kontrolllet rutinë

Kontrollet rutinë duhet të kryhen të paktën 3 (tri) herë në vit: pak përpara se të fillojë stina e shirave, gjatë stinës së shirave dhe pak pasi të mbarojë stina e shirave.

4. Kontrolllet në situata të jashtëzakonshme

Kontrollet në situata të jashtëzakonshme duhen kryer, por pa kufizim, gjatë dhe pas ngjarjeve klimatike me reshje të konsiderueshme, pas lëkundjeve të tërmetit, menjëherë pas identifikimit të rrëshqitjes së dheut/rënies së masivëve shkëmborë ose defekteve të rrugës dhe kur lëvizjet e masave të dheut tregojnë se është i menjehershëm një rënie/rrëshqitje dheu.

5. Kontrolllet e hollësishme në terren

Kontrollet e hollësishme në terren duhen kryer në fushat e:

- mungesës së stabilitetit në të shkuarën dhe të tashmen;
- rreziqeve potenciale të konsiderueshme gjeoteknike; dhe
- aty ku identifikohen shenja mungese stabiliteti ose stresi.

Qëllimi i kontrollit të hollësishëm në terren është mbledhja e të gjitha informacioneve të nevojshme për të marrë vendime në bazë të informacioneve për veprimet e duhura. Këto mund të përfshijnë vendimin për të modifikuar shpeshtësinë e kontrolleve, për të zbatuar një skemë monitorimi ose për të modifikuar një skemë ekzistuese, për të angazhuar konsulentë të jashtëm dhe, në përgjithësi, për t'ua përshtatur kërkesat e kontrollit dhe monitorimit kushteve faktike dhe për të planifikuar masa parandaluese dhe ndreqëse sipas nevojës.

6. Monitorimi i lëvizjeve

Koncesionari duhet të monitorojë lëvizjet e rrëshqitjeve të dheut/masave të dheut dhe mureve, ekzistuese dhe të mundshme, në mënyrë që të mund të regjistrohet shkalla dhe ecuria e lëvizjes me kalimin e kohës dhe të vlerësohet rreziku përkatës për Autostradën.

Pa kufizim, objekti i monitorimit është:

- Kontrollimi i vazhdueshëm për ekzistencën e lëvizjeve të tokës/dheut;
- Identifikimi i lëvizjeve të tokës që mund të çojnë në rënie shpati me efekte të dëmshme për Autostradën;
- Marrja e masave të nevojshme për të parandaluar rënten e shpatit / për të mbrojtur publikun.

145



Lëvizjet në thellësi të masave të dheut duhet të monitorohen me pjerrësimatës, ekstensometër ose me ndonjë metodë tjetër të barasvlershme. Pranë sipërfaqes lëvizje në cekësi duhet të maten me matës të plasaritjeve, sensorë të lëvizjes së skarpatit, aparat LiDAR ose InSAR ose me metoda të tjera të barasvlershme.

7. Monitorimi i reshjeve

Koncesionari është i detyruar të instalojë pluviometre që të mund të regjistrojnë automatikisht reshjet ditore, të paktën në tre pika përgjatë gjatësisë së Autostradës, pika të cilat duhet të aprovohen nga Autoriteti Kontraktues.

8. Hetimet gjeoteknike të tokës

Koncesionari duhet të kryejë të gjitha hetimet e nevojshme të tokës që duhen për të vlerësuar sjelljen gjeologjike/gjeoteknike të Autostradës dhe rreziqet e lidhura. E gjithë puna duhet kryer në përputhje me standardet e pranueshme kombëtare ose ndërkombëtare. Testimet laboratorike duhet të kryhen ose në laboratorët e Koncesionarit ose në laboratorë të tjerë të certifikuar.

9. Instrumentet dhe matjet

Koncesionari merr, instalon dhe bën matje me të gjithë instrumentet e nevojshme për qëllimin e monitorimit.

10. Vlerësimi i rezultateve dhe identifikimi/përditësimi i rreziqeve

Koncesionari duhet të vlerësojë rezultatet e programit të monitorimit në mënyrë që të identifikojë/përditësojë rreziqet e që shoqërojnë punimet ekzistuese të dheut në Autostradë, muret dhe shpatet natyrore.

11. Paraqitja e dokumenteve

Koncesionari duhet t'i paraqesë çdo vit Autoritetit Kontraktues një raport gjeoteknik, i cili duhet të përmbajë:

- Programin e kontrolli-monitorimit për vitin e ardhshëm (përfshirë metodikën, format dhe procedurat) që duhen aprovuar nga Inxhinieri i pavarur.
- Të gjitha të dhënat nga matjet të papërpunuara në format dixhital ose nëpërmjet transmetimeve në kohë reale në njësitë qendrore të Autoritetit Kontraktues dhe Inxhinierit të pavarur.
- Raportet e kontrollit të rregullit, në situata të jashtëzakonshme dhe të hollësishëm.
- Raportin e gjendjes vjetore (teksti dhe planet) që duhet të përfshijë vlerësimin e rezultateve të monitorimit identifikimin/përditësimin e rreziqeve dhe vlerësimin e riskut në të gjitha pikat përgjatë Autostradës, përfshirë ato ku janë zbatuar masat. Raporti përfshin edhe propozime për punime gjeoteknike shtesë.

Duhen paraqitur raporte të ndërmjetme, sipas nevojës, nëse ka ngjarje gjeoteknike që kërkojnë veprim të menjëhershëm.

12. Kostot

Të gjitha punimet dhe materialet e nevojshme për zbatimin e programit të monitorimit bëhen me shpenzimet e Koncesionarit.

**13. Standardet për kontrollin, monitorimin dhe punimet gjeoteknike**

Të gjitha sa më lart duhen të realizohen në përputhje me procedurat, standardet dhe specifikimet e pranuara shqiptare dhe ndërkombëtare, në varësi të aprovimit nga Autoriteti Kontraktues.



251



SHTOJCA 6

KËRKESAT PËR EVIDENCAT DHE RAPORTIMIN

Pjesa 1: Evidencat

Evidencat e mëposhtme duhet të mbahen nga Koncesionari dhe t'i vihen në dispozicion Inxhinierit të pavarur për kontroll në çdo kohë.

Këto evidenca duhet të plotësohen dhe/ose të merren dhe të vihen në dispozicion:

- Për pjesët ekzistuese të Autostradës:
 - Lidhur me evidencat për projektimin dhe ndërtimin:
Përpara datës kur Koncesionari do t'i lejohet të fillojë të arkëtojë takson e rrugës;
 - Lidhur me evidencat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen:
Pas përfundimit të një muaji të plotë pas fillimit të shfrytëzimit;
- Për pjesët e reja të Autostradës (përfshirë urat dhe tunelet e reja):
 - Lidhur me evidencat për projektimin dhe ndërtimin:
Përpara hapjes së pjesëve të reja për t'u përdorur nga publika;
 - Lidhur me evidencat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen:
Pas përfundimit të një muaji të plotë pas fillimit të shfrytëzimit;

1. Periudha e mbajtjes së projekteve

Manuali i projektimit që përmban të gjitha standardet përkatëse të projektimit, kodet e praktikës, ngarkesat e projektimit, parametrat e projektimit dhe fletët me informacion për produktin për të gjithë komponentët dhe pjesët. 12 vjet

Paketa e plotë e të gjitha supozimeve të projektimit dhe logaritjeve të përfundimtare të projektimit për të gjitha pjesët e punimeve kapitale të kësaj Kontrate përfshirë informacione për ndikimin që kanë tek projektimi metodat faktike të ndërtimit, dhe çdo ndryshim të punëve ndreqëse gjatë ndërtimit. Deri në përfundim të kontratës ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kontratës, cilado vjen më herët

Paketa e plotë e skicave të ndërtimit

Deri në tëshimin e Certifikatës përkatëse të Përfundimit

Specifikimi i plotë

Deri në tëshimin e Certifikatës përkatëse të Përfundimit

Paketa e plotë e certifikatave të projektimit, certifikatave të verifikimit, certifikatave të propozimeve alternative, certifikatave të ndryshimit nga Koncesionari, certifikatave të ndryshimit nga Autoriteti Kontraktues, certifikatave arkeologjike, certifikatave të 12 vjet

152



sipërfaqeve të gjelbëruara dhe certifikatave ekologjike.

2. Ndërtimi

Paketa e plotë e fotografive të ecures ku 12 vjet
evidentohen Punimet për një 1 vit pas
ndërtimit të Punimeve përfshirë të gjitha
versionet e fotografive përkatëse ku
evidentohen operacionet e rëndësishme.

Paketa e plotë e evidencave të kantierit në 12 vjet
lidhje me ecurinë, testimin e materialeve,
monitorimin e standardeve të punëtorisë,
kushtet meteorologjike, udhëzimet e nxjerrja
dhe korrespondencat e tjera të kantierit.

Paketa e plotë e skicave dhe situacioneve. Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në
përfshirë të gjitha ndryshimet e projektit dhe përfundim të periudhës së vlefshmërisë së
të gjitha punimet ndreqëse gjatë ndërtimit. kësaj Kontrate, cilado vjen më herët
dhe të gjitha informacionet përfundimtare dhe
dimensionet e punimeve kapitale. Këto skica
duhet të përfshijnë modifikimet e përhershme
që janë bërë për t'iu përshtatur metodës së
ndërtimit.

Paketa e plotë e evidencave të punimeve 12 vjet
madhore të përkohshme të vendosura mbi
punimet kapitale gjatë ndërtimit.

Lista e plotë e furnitorëve të impianteve dhe Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në
materialeve, me informacion se cilat prej përfundim të periudhës së vlefshmërisë së
produkteve të tyre janë përdorur dhe ku kësaj Kontrate, cilado vjen më herët
ndodhen ato në punimet kapitale.

Paketa e plotë e certifikatave të ndërtimit, 12 vjet
certifikatave të verifikimit të punimeve të
përkohshme, certifikatave të konfirmimit të
testimeve, certifikatave të auditimit të
sigurisë rrugore, certifikatave të menaxhimit
të trafikut, certifikatave arkeologjike,
certifikatave të sipërfaqeve të gjelbëruara,
certifikatave ekologjike, Certifikata e
përfundimit të përkohshëm të
Koncesionarit, certifikatave të komunikimit,
certifikate e përdorimit, certifikatave të
marrjes në dorëzim dhe Certifikata e
Përfundimit.



3. Shfrytëzimi dhe mirëmbajtja

Evidenca të plota për të gjitha incidentet që prekin shfrytëzimin dhe/ose mirëmbajtjen e Autostradës, përfshirë akcidentet rrugore.

12 vjet

Evidenca të plota për kontrollet dhe vrojtimet gjeoteknike dhe rezultatet e këtyre kontrolleve dhe vrojtimeve (përfshirë fotografitë, kur ka).

Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët

Evidenca të plota për kontrollet dhe vrojtimet e strukturave dhe rezultatet e këtyre kontrolleve dhe vrojtimeve (përfshirë fotografitë, kur ka).

Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët

Evidenca të plota për kontrollet dhe vrojtimet e tuneleve dhe rezultatet e këtyre kontrolleve dhe vrojtimeve (përfshirë fotografitë, kur ka).

Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët

Evidenca të plota për kontrollet dhe vrojtimet e shtresave të rrugës dhe rezultatet e këtyre kontrolleve dhe vrojtimeve (përfshirë fotografitë, kur ka).

Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët

Informacione për të gjitha punimet e riparimit dhe/ose zëvendësimit, përfshirë fotografi, skicat e punimeve të ndërtuara dhe evidencat tjera shkresore.

Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët

Të gjitha të dhënat, grafikët dhe evidencat ngjashme origjinale të testimeve të lidhura me instrumentet matëse dhe pajisjet e numërimit të trafikut dhe certifikatat dhe evidencat e kalibrimit.

3 vjet

Paketat e plota të raporteve mujore dhe vjetore.

12 vjet

Evidenca e dhuruar për kushtet negative meteorologjike.

3 vjet

Evidencat mujore për mbylljet e korsive në Autostradë.

3 vjet

Evidenca për mbjelljen e sipërfaqeve të gjelbëruara dhe për menaxhimin dhe mirëmbajtjen e sipërfaqeve të gjelbëruara.

Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët

Evidencat e të gjitha sistemeve të kullimit

Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së



kësaj Kontrate, cilado vjen më herët

Evidencë e të gjitha mbushjeve të trupit të rrugës dhe hapjeve të shpateve për Autostradën

Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët

Evidencë dhe gentplan i sipërfaqeve të mbjella me bar me informacione për mirëmbajtjen rutinë të nevojshme në rrjedhën normale të punës.

Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët

Evidencë e të gjitha gardheve të Autostradës dhe gardheve të tjera. Kjo evidencë duhet të përshkruajë llojin e gardhit dhe llojin e pengimit të kalimit të faunës dhe të japë informacion se kush ka përgjegjësinë për pengimin e kalimit të faunës.

Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët

Evidencë e të gjitha tabelave rrugore, shtyllave të sinjalistikës, ndriçimit dhe pajisjeve të tjera rrugore në Autostradë.

Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët

Manualet për mirëmbajtjen, regjistrat e strukturave dhe dosjet e strukturave për të gjitha strukturat në Autostradë.

Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët

Paketa e plotë e certifikatave të vlerësimit (strukturat) dhe certifikatave të verifikimit të vlerësimit (strukturat).

12 vjet

Ato evidenca të Sistemit të menaxhimit të mirëmbajtjes rutinë që vlejnë për çdo punim mirëmbajtjeje ose punime të tjera në lidhje me mirëmbajtjen, riparimin ose përmirësimin e Autostradës.

4. Proceset ligjore

Projekturdrat e publikuar, urdhrat e nxjerrë dhe njoftimet publike dhe dokumentet mbështetëse.

Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët

5. Kërkesa shtesë

Kërkesat e parashtruara në këtë lidhje përbëjnë kërkesa minimale që duhen plotësuar nga Koncesionari dhe nga Koncesionari pritët t'i tejkalojë këto kërkesa. Këto kërkesa nuk cenojnë asnjë kërkesë ligjore që do të kërkonte mbajtjen e evidencave të përcaktuara për një periudhë më të gjatë ose mbajtjen e evidencave të tjera shtesë.

Duhen mbajtur evidencat si vijon:



- Të gjitha evidencat e aspekteve operative të sistemit të mbajtjes së evidencave duhet të mbahen pa afat. Ato duhet të përditësohen në mënyrë sistematike dhe periodike dhe të arkivohen në atë mënyrë që të vihen lehtësisht në dispozicion.
- Evidencat që janë zëvendësuar por kanë ende rëndësi historike, kontraktore ose ligjore duhet të mbahen dhe arkivohen në CD ose në formë tjetër të lexueshme nga aparati për të paktën 10 vjet pas zëvendësimit.
- Evidencat që janë zëvendësuar dhe nuk kanë rëndësi historike, kontraktore ose ligjore duhet të mbahen dhe arkivohen në CD ose në formë tjetër të lexueshme nga aparati dhe mund të hiqen pas 5 (pesë) vjetësh pas humbjes së vlerës.
- Planet dhe skicat e zëvendësuar dhe që kanë humbur vlerën duhet të mbahen ose në CD ose në formë tjetër të lexueshme nga aparati, duke përdorur softuer për të cilin është rënë dakord me Autoritetin Kontraktues.
- Tekstet dhe të gjitha dokumentet duhen përgatitur dhe evidentuar duke përdorur sisteme programi për të cilët është rënë dakord me Autoritetin Kontraktues dhe duhen mbajtur në formë shkresore ose në disqe, me regjistrim në disqe rezervë për të evituar humbjen për shkak të prishjes së disqeve të para.

Pjesa 2: Raportet

1. Projektimi dhe ndërtimi

Nga data e kësaj Kontrate deri në lëshimin e [Certifikates së Përfundimit], Koncesionari duhet t'i paraqesë Inxhinierit të pavarur brenda 5 (pesë) Ditëve pune pas fundit të çdo muaji që bie brenda kësaj periudhe, 5 (pesë) kopje të sa më poshtë:

- 1) Një raport mujor zyrtar që mbulon të gjitha aspektet përkatëse të Punimeve, përfshirë, ndër të tjera:
 - a) Të gjitha devijimet faktike ose të mundshme nga Kërkesat teknike, Programi ose Programi i punimeve;
 - b) Të gjitha shkaqet për Mosmarrëveshje që kanë ndodhur ose mund të parashikohen në mënyrë të arsyeshme se ka të ngjarë të ndodhin;
 - c) Të gjitha shkeljet e kësaj Kontrate, përfshirë ndodhjen e ndonjëres prej çështjeve të parashikuara në Shtojcën 5, seksioni 7: Menaxhimi dhe vlerësimi i ccurisë;
 - d) Të gjitha mosplotësimet e kërkesave në lidhje me Shtojcën 5, seksioni 2: Sistemet e menaxhimit të cilësisë, që kanë ndodhur gjatë muajit;
 - e) Të gjitha mosmarrëveshjet me rëndësi mes Koncesionarit, Projektuesit, Koncesionarit testues dhe Verifikuesit që lidhen me projektimin ose ndërtimin e Punimeve;
 - f) Masat që propozon të marrë Koncesionari për të kapërcyer deformimin, shkeljen, mospërmbushjen ose ngjarjen në fjalë ose për të zgjidhur shkaqet për mosmarrëveshje; dhe
 - g) Datën në të cilën Koncesionari parashikon përfundimin e Punimeve:
 - i) për aq sa Rruga e re ose çilado pjesë e Rrugës së re do të jetë e përshtatshme dhe e parrezikshme për t'u përdorur nga publiku; dhe
 - ii) në tërësi;
- 2) Raporte të tjera që mund t'i kërkojnë në mënyrë të arsyeshme Koncesionarit në mënyrë që të përmbushë Kërkesat e palëve të interesuara.



2. Shfrytëzimi dhe mirëmbajtja

Relacion mujor

Brenda 5 (pesë) Ditëve pune pas fundit të çdo muaji që bie brenda Periudhës së Kontratës Koncesionari duhet t'i paraqesë Autoritetit Kontraktues 5 kopje (nëse nuk thuhet ndryshe më poshtë) të një raporti ("Relacioni mujor") që përmban informacionin sa më poshtë:

- 1) Matja e trafikut – seksioni 3.2.4 i Shtojcës 5
 - a) Trafikun në orë në çdo kah lëvizjeje të klasifikuar në përputhje me seksionin 3.2.4 të kësaj Shtojcë 5 dhe ecurinë e instrumenteve matëse në përputhje me seksionin 3.2.4 të kësaj Shtojcë 5;
 - b) Statistikat për ngarkesën për aks të automjeteve dhe ecurinë e instrumenteve matëse (kur ka) në përputhje me seksionin 3.2.4 të kësaj Shtojcë 5;
- 2) Menaxhimi i trafikut – seksioni 3.2.2 and 3.2.3 i Shtojcës 5, Shtojca 2
 - a) Një përmbledhje e të dhënave të mbledhura sipas seksionit 3.2.2 dhe 3.2.3 të kësaj Shtojcë 5 në formatin për të cilin bihet dakord me Autoritetin Kontraktues dhe ecuria e instrumenteve matëse të trafikut në përputhje me seksionit 3.2.3 të kësaj Shtojcë 5.
- 3) Arkëtimi i taksës së rrugës - seksioni 3.2.5 i kësaj Shtojcë 5
 - a) Përmbledhje e taksës së rrugës të arkëtuar për çdo klasë automjeteve në formatin për të cilin bihet dakord me Autoritetin Kontraktues.
 - b) Ecuria e objekteve të arkëtimit të taksës së rrugës në përputhje me seksionin 3.2.5 të kësaj Shtojcë 5.
 - c) Përmbledhje e incidenteve të shkeljeve të taksës së rrugës në formatin për të cilin bihet dakord me Autoritetin Kontraktues.
- 4) Komunikimi – seksioni 3.1.6 i kësaj Shtojcë 5
 - a) Ecuria e Numrit të telefonit për urgjencat dhe telefonave të urgjencës në tunelin e Thirrës në përputhje me seksionin 3.1.6 të kësaj Shtojcë 5.
- 5) Një shqyrtim i të gjitha aspekteve përkatëse të Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes, përfshirë, ndër të tjera:
 - a) Matjet e ecurisë për çdo aktivitet siç përcaktohet në seksionin 3 të Shtojcës 5;
 - b) Të gjitha devijimet faktike ose të mundshme nga kërkesat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen;
 - c) Të gjitha shkeljet e kësaj Kontrate;
 - d) Të gjitha mosplotësimet në lidhje me Sistemet e menaxhimit të cilësisë, që kanë ndodhur gjatë muajit;
 - e) Një përmbledhje të gjitha riparimeve kapitale të përfunduara gjatë muajit;
 - f) Vendndodhjen dhe kohëzgjatjen e Mbylljeve faktike të korsive gjatë muaji dhe çdo devijim nga grafiku i mbylljeve të korsive që zbatohet për muajin në fjalë, në përputhje me Lidhjen 2 të Shtojcës;
 - g) Çdo Mbyllje e korsive që pritet në muajin e ardhshëm, duke identifikuar çdo devijim nga grafiku i mbylljeve të korsive që zbatohet për muajin në fjalë, në përputhje me Lidhjen 2 të Shtojcës;
 - h) Të gjitha shkaqet për Mosmarrëveshje që kanë ndodhur ose mund të parashikohen në mënyrë të arsyeshme se ka të ngjarë të ndodhin; dhe
 - i) Masat që propozon të marrë Koncesionari për të kapërcyer deformimin, shkeljen, mospërmbushjen ose ngjarjen në fjalë ose për të zgjidhur shkaqet për mosmarrëveshje;
- 6) Një relacion përmbledhës për të gjitha aksidentet në Autostradë gjatë muajit në fjalë (përfshirë aksidentet për të cilët janë bërë raportimet si më poshtë), përfshirë, ndër të tjera:
 - a) Një kategorizim të të gjitha aksidenteve në Autostradë me pasojë dëmtim personi ose prone, sipas pjesëve të Autostradës. Këto pjesë përbëjnë tërësinë e Autostradës dhe përfshijnë:
 - i) Gjatësitë diskrete të Autostradës prej jo më shumë se 1 kilometër, që nuk përfshijnë kryqëzime kryesore; dhe
 - ii) Çdo kryqëzim kryesor (përfshirë 20 metrat e para të çdo rruge të lidhur në kryqëzim, për aq sa janë pjesë e Autostradës), kryqëzime për të cilat bihet dakord mes Palëve dhe të cilat, në mungesë së marrëveshjes, përcaktohen nga Autoriteti Kontraktues;



- b) Sipas shkallës së aksidentit, të ndara në me pasojë vdekjen, me pasoja të rënda dhe të lehta dhe me pasojë dëmtim prone vetëm;
- c) Sipas llojit të Përdoruesit/automjetit, si më poshtë:
 - i) automjete me dy rrota
 - ii) autoveturë/taksi
 - iii) automjete transporti mallrash të tonazhit të vogël (<3,5 ton)
 - iv) automjete transporti mallrash të tonazhit të madh (>3,5 ton)
 - v) automjete të shërbimeve publike
 - vi) automjete të tjera; dhe
- d) Sipas gjendjes së rrugës (përfshirë ndriçimin), kushteve të motit dhe orës; dhe
- e) Numrin gjithsej të aksidenteve për çdo pjesë të Autostradës të përmendur në pikën 6, shkronja "a", "b" dhe "c", më lart, dhe për Autostradën në tërësi;
- 7) Një relacioni përmblendhës të gjithë incidenteve (me përjashtim të aksidenteve që përmenden në pikën 6) në Autostradë gjatë muajit në fjalë, përfshirë, ndër të tjera:
 - a) Një kategorizim të gjithë këtyre incidenteve:
 - i) Sipas pjesës së Autostradës (duke përdorur pjesët e përmendura në pikën 6, shkronja "a", nënpika i, më lart); dhe
 - ii) Sipas llojit të incidentit (për shembull, rrjedhje e lëndëve kimike, defekt strukturor); dhe
 - b) Numrin gjithsej të incidenteve për çdo pjesë të Autostradës të përmendur në pikën 6, shkronja "a", nënpika i, më lart, dhe për Autostradën në tërësi;
- 8) Një relacioni përmblendhës të gjithë situatave të jashtëzakonshme (me përjashtim të aksidenteve dhe/ose incidenteve që përmenden në pikën 6 dhe 7) në Autostradë gjatë muajit në fjalë, përfshirë, ndër të tjera:
 - a) Një kategorizim të gjithë këtyre incidenteve:
 - i) Sipas pjesës së Autostradës (duke përdorur pjesët e përmendura në pikën 6, shkronja "a", nënpika i, më lart); dhe
 - ii) Sipas llojit të situatës së jashtëzakonshme (për shembull gjeoteknike, përmbytje etj.); dhe
- 9) Një përshkrim të numrit dhe llojit të ankesave që kanë ardhur nga Përdoruesit dhe persona të tjera në lidhje me Autostradën dhe zhvillimin e Operacioneve.

Raporti vjetor dhe Raporti i ecures vjetore

- 1) Sapo të jetë e realizueshme, por ushëherë më vonë se 28 (njëzet e tetë) ditë pas fundit të çdo Viti kontrate, Koncesionari duhet t'i japë Autoritetit Kontraktues 5 kopje të një raporti ("Raporti vjetor") në lidhje me atë vit kontrate, i cili duhet të përmbajë informacionet si më poshtë:
 - a) Një rubrikë ku paraqiten rregullimet që u bëhen Relacioneve mujore;
 - b) Një përmblendhje të plotë për çdo muaj të Vitit të kontratës në fjalë, me informacionin që kërkojnë pikat 1, 2, 3 dhe 4 nga Relacionet mujore (me rregullimet përkatëse), me shumat e përafërta gjithsej për Vitin e kontratës;
 - c) Një përmblendhje të aktivitetëve të mirëmbajtjes dhe shfrytëzimit për vitin;
 - d) Një përmblendhje të aktivitetëve të planifikuar të mirëmbajtjes dhe shfrytëzimit për vitin e ardhshëm;
 - e) Një përmblendhje e informacionit që kërkojnë pikat 6 dhe 7 nga Relacioni mujor për secilin muaj të Vitit të kontratës në fjalë, me shumat e duhura gjithsej për Vitin e kontratës.
 - f) Një përmblendhje të informacioneve të mbledhura sipas pikës 8 nga Relacioni mujor.
- 2) Autoriteti Kontraktues mund ta përfshijë të gjithë ose pjesë të Raportit vjetor ose të relacioneve të tjera të hartuara nga Koncesionari në raportin vjetor ose relacione të tjera që publikon vetë.

Raportimet e aksidenteve

- 1) Sapo të jetë e realizueshme, por ushëherë më vonë se 24 (njëzet e katër) orë pas ndodhjes së një aksidenti rrugor madhor në Autostradë, Koncesionari duhet t'i paraqesë Autoritetit Kontraktues një relacion me



informacione për aksidentin rrugor madhor në fjalë dhe, për aq sa dihen, shkaqet e aksidentit rrugor madhor në fjalë, dhe më pas Koncesionari i raporton menjëherë Agjencisë çdo informacion tjetër shtesë për aksidentin rrugor madhor në fjalë ose për shkaqet e tij për të cilat vjen në dijeni.

- 2) Me kërkesë nga Autoriteti Kontraktues, Koncesionari duhet të hetojë rrethanat e çdo aksidenti ose incidenti në Autostradë (pavarësisht nëse bien ose jo në objektin e pikës I, më lart) dhe sapo të jetë e realizueshme, por asnjëherë më vonë se 7 (shtatë) ditë pas kësaj kërkesë duhet t'i dorëzojë Autoritetit Kontraktues një relacion me informacione për aksidentin ose incidentin në fjalë dhe, për aq sa dihen, shkaqet e aksidentit ose incidentit në fjalë, dhe më pas Koncesionari i raporton menjëherë Autoritetit Kontraktues çdo informacion tjetër shtesë për aksidentin ose incidentin në fjalë ose për shkaqet e tij për të cilat vjen në dijeni.
- 3) Në kuptim të raportimit të aksidenteve, "Aksident rrugor madhor" është çdo aksident ose incident në Autostradë që përfshihet në sa më poshtë:
 - a) Përplasje me disa automjete me pasojë humbjen e të paktën pesë jetëve, ose njëzetë dëmtime të rënda në njerëz, ose tridhjetë ose më shumë automjete;
 - b) Aksident në të cilin një automjet kalon nga njëra karrexhatë në tjetrën, me pasojë vdekjen ose dëmtime të rënda në njerëz;
 - c) Aksident me autobus pasagjerësh ose automjete të tjera të shërbimeve publike me pasojë vdekjen ose dëmtime të rënda në njerëz;
 - d) Aksident me pasojë vdekjen e shkaktuar nga zjarri;
 - e) Aksident ose incident i rëndë me automjet që transporton lëndë të rrezikshme (për shembull lëndë kimike të rrezikshme, lëndë të lëngshme të ndezshme si benzina ose materiale radioaktive);
 - f) Aksident me pasojë vdekjen në Autostradë ku po kryhen punime madhore në rrugë;
 - g) Aksident ose incident në Autostradë ose rrugë lidhëse me pasojë dëmtim të rëndë strukturor që kërkon mbylljen e rrugës; dhe
 - h) Aksident ose incident që provokon vëmendje të konsiderueshme nga mediat (për shembull për shkak të personave të përfshirë ose ngaqë është spektakolar nga ana pamore).

3. Informacione të tjera shtesë

- 1) Koncesionari i jep Inxhinierit të pavarur pa pagesë përpara bërjes së kërkesës për lëshimin e Certifikates së Përfundimit :
 - a) Planet e hollësishme, në shkallë të saktë dhe me numërim rendor, të Punimeve siç janë ndërtuar, të cilat në lidhje me strukturat duhet të përfshijnë edhe prerjet tërthore të çdo plani; dhe
 - b) Kopje të gjithë raporteve gjeoteknike dhe sondave që ka marrë Koncesionari gjatë përgatitjes për Punime dhe gjatë ndërtimit të Punimeve.
- 2) Koncesionari duhet t'i japë Inxhinierit të pavarur pa pagesë kopje të gjithë informacioneve, evidencave dhe rezultateve të testeve (përfshirë edhe interpretimin e këtyre rezultateve të testeve) të marra nga hetimi i terrenit, fizik ose gjeofizik ose vërtetimi arkeologjik ose ekologjik i Territorit të Projektit ose zonave përreth.
- 3) Koncesionari jep raportet e mëposhtme pa pagesë:
 - a) Raporti vjetor për gjendjen e shtresave të rrugës sipas seksionit 3.5.2 të Shtojcës 5;
 - b) Raporti vjetor për gjendjen e skarpave dhe elementeve gjeoteknike sipas seksionit 3.5.3 të Shtojcës 5;
 - c) Raporti vjetor për gjendjen e strukturave sipas seksionit 3.5.4 të Shtojcës 5;
 - d) Raporti vjetor për gjendjen e tuneleve sipas seksionit 3.5.5 të Shtojcës 5;
 - e) Të gjitha evidencat e tjera të kontroleve, sipas kërkesës.



SHTOJCA 7

PLANI NË KUNDËRPËRGJIGJE TË SITUATAVE TË JASHTËZAKONSHME PËR SHKAQE GJEOTEKNIKE

Plani në kundërpërgjigje të situatave të jashtëzakonshme për shkaqe gjeoteknike duhet të jetë pjesë e Planit në kundërpërgjigje të situatave të jashtëzakonshme, në përputhje me seksionin 3.3.2 të Shtojcës 5, dhe duhet të përfshijë procedurat, veprimet, mjetet dhe metodat kundër defekteve të menjehershme ose ekzistuese gjeoteknike. Në këtë Lidhje jepen kërkesat minimale për një plan të tillë.

1. Kërkesa të përgjithshme

Tabela tipike paralajmëruese dhe masa të tjera të sigurisë rrugore si devijime të rrugës, devijime të trafikut etj., duhet të vihen në zbatim në mënyrë të shpejtë për të siguruar mbrojtjen nga rreziku të përdoruesve të autostradës. Policia rrugore ose autoritetet e tjera civile në detyrë duhet të informohen për rrezikun së bashku me paralajmërimet për banorët që mund të jenë në rrezik.

Duhet mobilizuar personel me kualifikimin e përshtatshëm sapo të jetë e mundur, për të vlerësuar situatën dhe për të rekomanduar veprime të mëtejshme.

2. Defektet e menjehershme

Kërkesat minimale për defektet e menjehershme zbatohen në rrethanat që mund të çojnë në një defekt afatshkurtër i cili do të përbëjë rrezik për autostradën dhe përdoruesit e saj. Shembuj të këtyre rrethanave janë:

- Gjatë dukurive me reshje shiu intensive / të zgjatura:
 - Bllokimi i tobinave nga prurjet shkëmbore që mund të vënë në rrezik stabilitetin e trupit të rrugës.
 - Probleme nga brejtja / erozioni që mund të zhvillohen dhe në mungesë madhore stabiliteti.
- Matje me instrumente përtej pragjeve të caktuara
 - Rritje e konsiderueshme e shkallës së lëvizjeve të tokës.
 - Rritje e konsiderueshme e presionit të ujit në porë.
- Rrëshqitje të vogla ose rënie të shkëmbinjve që mund të destabilizojë një masë më të madhe dhe ose shkëmbi.
- Deformime që zhvillohen me shpejtësi dhe/ose dëshmi mungese stabiliteti si plasaritje në elementet strukturore, gunga ose plasaritje në asfalt etj.

Lista më lart është orientuese. Plan duhet të marrë në konsideratë të gjitha ngjarjet e parashikueshme që mund të kërkojnë veprim urgjent.

Kontrollet në situata të jashtëzakonshme duhen kryer, të paktën, gjatë dhe pas ngjarjeve klimatike me reshje të konsiderueshme, pas lëkundjeve të tërmetit, menjëherë pas identifikimit të rrëshqitjes së dheut/rënies së masivëve shkëmborë ose defekteve të rrugës dhe kur lëvizjet e masave të dheut tregojnë se është një rënie/rrëshqitje dhe e menjehershme. Duhet të vlerësohet risku.



3. Defektet ekzistuese

- 1) Duhet kryer kontrolle të bollësishme për të mbledhur të gjitha informacionet e nevojshme për të marrë vendime në bazë të informacioneve për veprimet e duhura. Këto mund të përfshijnë vendimin për të modifikuar shpeshtësinë e kontrolleve, për të zbatuar një skemë monitorimi ose për të modifikuar një skemë ekzistuese monitorimi, për të angazhuar konsulent të jashtëm dhe, në përgjithësi, për t'ua përshtatur kërkesat e kontrollit dhe monitorimit kushteve faktike dhe për të planifikuar dhe zbatuar masa parandaluese dhe ndreqëse sipas nevojës.

Duhet të bëhet një vlerësim i rrezikut të ndodhjes së defekteve të mëtejshme nga ana e një personeli me kualifikimin e përshtatshëm. Nëse konsiderohet se ekziston një rrezik i tillë, duhet bërë rekomandimet e duhura për menaxhimin e trafikut.

- 2) Duhet bërë heqja e prurjeve solide të rrëshqitjeve të tokës nga autostrada, përfshirë edhe pastrimin e sistemeve të kullimit. Duhet kryer restaurimi i përkohshëm, sipas rastit, i pjesës së autostradës që ka pësuar defekt pas rrëshqitjes së tokës.
- 3) Heqja dhe largimi i inerteve duhet bërë në pikat e paracaktuara në mënyrë të aftillë që të mos shkaktojë destabilizim të mëtejshëm të skarpitit.



Shtojca 3

SPECIFIKIMET E PROJEKTIMIT DHE NDËRTIMIT PËR URAT

Të ngarkohet më vete dhe të lidhet këtu përpara nënshkrimit.

161



164

17



SHTOJCA 9: INSTRUMENTACIONI DHE MIRËMBAJTJA E MONITORIMIT TË STRUKTURËS SË TUNELIT TË THIRRËS

Pjesa 1. Instrumentacioni i monitorimit të strukturës së tunelit të Thirrës

Instrumentacioni në strukturën e tunelit të Thirrës instalohet për monitorimin afat-gjatë të ndërtimit. Do të përdoret për të matur performancën e tij gjatë jetës së tij funksionale. Minimalisht, struktura e tunelit do të monitorohet përmes nivelimit optik gjeodet 3D të prizmave target (Pikat e Monitorimit të Deformimit). Prizmat target do të instalohen në sipërfaqen e strukturës dhe do të merren matjet absolute të pozicionit të tyre. Matjet e deformimit mund të merren gjithashtu duke përdorur një Stacion Total Robotik. Stacionet Totale Robotike përdoren për marrjen e të dhënave pothuajse në kohë reale rreth lëvizjeve në tre dimensione, kur nuk është e arritshme të mobilizohen vazhdimisht ekipet e mbishqyrjës për të grumbulluar të dhëna. Për çarjet apo lëvizjet e bashkimeve do të instalohen kunjat kalibër/mikrometra në vende të zgjedhura mbi sipërfaqen e strukturës së tunelit (Pikat e Monitorimit Struktural).

Matjet e monitorimit do të vlerësohen dhe ruhen nga Koncesionari, në mënyrë të vazhdueshme gjatë periudhës së koncesionit. Gjithashtu, ato do të kenë korrelim me inspektimin e tunelit - sipas kërkesave të Shtojcës 5 - rezultatet.

Koncesionari do të ruajë të gjithë të dhënat e inventarit dhe gjendjes së tunelit, manualët e operimit dhe mirëmbajtjes dhe regjistron të gjithë punimet e mirëmbajtjes dhe ofron një regjistrë të kushteve të tunelit në mënyrë që përputhja me kërkesat e performancës operationale të përshkruara në Tabelën 3-4 të Seksionit 3 të kësaj Shtojce 5 mund të verifikohen në çdo moment dhe të raportohen në përputhje me Lidhjen 5 të kësaj Shtojce 5. Të dhënat e mësipërme, rezultatet dhe vlerësimet do të kontribuojnë në prodhimin e planeve 3-vjeçare të mirëmbajtjes kapitale dhe programeve vjetore.

Të gjithë punimet dhe materialet e nevojshme për zbatimin e programit të instrumentimit dhe monitorimit do të jenë me shpenzimet e Koncesionarit.

Programi i instrumentimit dhe monitorimit të strukturës së tunelit do të projektohet dhe kryhet në përputhje me procedurat shqiptare dhe ato të pranuar botërisht (për shembull FHWA-NHI-10-034, Dhjetor 2009, Manuali Teknik për projektimin dhe Ndërtimin e Tuneleve Rrugorë – Elementet Civile), standardet dhe specifikimet në varësi të miratimit nga Autoriteti Kontraktues.

Pjesa 2. Mirëmbajtja e Strukturës së Tunelit të Thirrës

E përgjithshme

Ky kapitull diskuton në mënyrë jo-kufizuese disa punime madhore mirëmbajtjeje kryesisht për strukturat e betonit të tunelit të Thirrës. Kërkesa, kur/nëse nevojitet, për projektimin dhe ekzekutimin e këtyre punimeve do të justifikohet nga rezultati i programit të inspektimit dhe monitorimit që do të zbatohet përgjatë tuneleve. Ky i fundit përshkruhet në Kapitullin 3 të Shtojcës 5.

Në përgjithësi, në mënyrë jo-kufizuese, aktivitetet e mirëmbajtjes së tunelit do të përfshijnë nga detyrat e thjeshta deri te përpjekjet e ndërlikuara, siç janë:

- Largimi i mbetjeve, dëborës dhe akullit
- Larja e strukturave të tunelit, shpëlarja e kanaleve kulluese,



- Shërbimi i pajisjeve, lyerja e ndriçuesve dhe rehabilitimi i shtrojës
- Shtrengimi dhe/ose zëvendësimi i bulonave/sistemeve mbështetës të pajisjeve, sinjalistikës
- Lyerja e sipërfaqes së tunelit (4m mbi nivelin e rrugës) me ngjyrë me bazë rrëshire epokside
- Teste, verifikime, matje dhe kalibrime
- Pastrime dhe riparime të sistemit të kullimit të tunelit (vrinat hyrëse dhe tubat e kullimit)
- Pastrimi i shenjave dhe sinjalistikës së shtrojës së rrugës
- Riparimi i shtrojës
- Ndërhyrjet e planifikuara
- Ndërhyrjet e paplanifikuara
- Riparimi dhe rehabilitimi i strukturave të betonit

Punimet e mirëmbajtjes në strukturën e betonit të tunelit mund të përfshijnë (jo në mënyrë të kufizuar), riparimi dhe izolimi i lidhjeve, heqja e betonit të dëmtuar, aplikimi i llaçit të riparimit të betonit, mbushja e çarjeve të betonit me rrëshira epokside, riparime lokale të dëmtimeve të shkaktuara nga gërryerja e hekurit dhe çimentim konsolidues rreth tunelit. Disa shkaqe dhe lloje dëmtimesh janë përshkruar shkurtimisht më parë në paragrafët e mëposhtëm:

Dëmtimet e Tunelit

Ndërmjet të tjerave, tunelet mund të dëmtohen nga përplasjet e automjeteve, zjarret, shpërthimet, përmbytjet, ngjarjet sismike, mbingarkesa. Pas një incidenti të tillë, duhet të bëhet një inspektim dëmtimesh në përputhje me procedurat e përshkruara në Kapitullin 3 të Shtojcës 5.

Shkëputje e Betonit

Betoni mund të lirohet dhe shkëputet për shkak të teknikave defektive të instalimit, gërryerjes së shufrave përforcuese, dëmtimi nga nxehtësia ekstreme, goditjet nga automjetet dhe përkeqësimi. Disa nga këto procese mund të ndodhin papritur. Kur gjendet mbetjeje betoni në seksionin e rrugës së tunelit, ato duhet të pastrohen menjëherë; dhe çdo beton i liruar apo varur duhet të hiqet duke përdorur çekiç të vegjël dore, leva, çekiç pneumatikë apo mjete të tjera të përshtatshme.

Rrjedhja e ujërave nëntokësore

Disa nga proceset e zakonshme të degradimit që lidhen me prani të ujërave nëntokësore në tunel përfshijnë:

- Gërryerja, humbja e seksioneve, dhe fortësi e reduktuar e elementeve.
- Heqja e pjesëve materiale dhe çimentove, veçanërisht në rastet kur uji nëntokësor është acidik.
- Çarje e betonit për shkak të gërryerjes së çelikut përforcues.
- Prishja e komponentëve elektrikë dhe elektronikë për shkak të gërryerjes dhe qarkut të shkurtër.
- Dëmtimet nga ngrirja-shkrirja në klimat më të ftohta.



* Përkeqësim i veshjeve dhe lyerjeve mbrojtëse.

* Largimi i pjesëve të dheut me boshllëqe që krijohen rreth veshjes së tunelit.

* Ridepozitimi dhe bllokimi i sistemeve të kullimit.

Përpara zbatimit të metodave të rehabilitimit dhe riparimit, një inxhinier duhet të vlerësojë potencialin për:

* Migrimi i pjesëve të imëta të dheut, krijimi i vakumeve, dhe rishpërndarja e stresit rreth veshjes së tunelit.

* Migrimi i dheut të imët, ri-depozitimi dhe bllokimi i kulluesve.

* Mbrojtja e materialeve strukturore nga gërryerja dhe degradimi i mëtejshëm.

* Ulje e strukturave të afërta për shkak të humbjes së ujit të dheut apo masës shkëmbore.

* Goditjet e automjeteve për shkak të largësisë së panjafitshme të materialeve të sapo instaluar.

* Fshehjen e defekteve të rëndësishme të sigurisë gjatë inspektimeve të ardhshme të shtresës së fundit të armatesës.

Punimet e mirëmbajtjes të cilat do të përfshihen në programin e Koncesionarit për mirëmbajtjen e strukturës së tunelit do të mbulojnë të gjithë elementet e tunelit dhe do të projektohen dhe kryhen në përputhje me procedurat, standardet dhe specifikimet shqiptare dhe të pranura botërisht (për udhëzim rreth subjektit më poshtë është dhënë një listë referencash) në varësi të miratimit nga Autoriteti Kontraktues.

Koncesionari do të ruajë të gjithë të dhënat e inventarit dhe gjendjes së tunelit, manualët e operimit dhe mirëmbajtjes dhe regjistron të gjithë punimet e mirëmbajtjes dhe ofron një regjister të kushteve të tunelit në mënyrë që përputhja me kërkesat e performancës operationale të përshkruara në Tabelën 3-5 të Seksionit 3 të kësaj Shtojce 5 mund të verifikohen në çdo moment dhe të raportohen në përputhje me Lidhjen 5 të kësaj Shtojce 5. Të dhënat e mësipërme, rezultatet dhe vlerësimet do të kontribuojnë në prodhimin e planeve 3-vjeçare të mirëmbajtjes kapitale dhe programeve vjetore.

Referencat të cilat janë renditur më poshtë ofrojnë udhëzim rreth inspektimit të tunelit, monitorimit dhe punimeve të mirëmbajtjes.

Referencat

Manuali i Operacioneve të tunelit, Mirëmbajtja, Inspektimi dhe Vlerësimi (TOME), Publikimi Nr. FHWA-HIF-15-005, Korrik 2015

Manuali i Inspektimit të Tuneleve të Autostradës dhe Tranzitit Hekurudhor, (FHWA, 2005a)

Manuali i Rehabilitimit Mirëmbajtës të Tuneleve të Autostradës dhe Tranzitit Hekurudhor (FHWA-IF-05-017) (FHWA, 2005b)

ASTM C920 - 14a. Specifikimi Standard për Izolues të Bashkimeve Elastomerike

EN 14188-2. Mbushës dhe veshje mbrojtëse të bashkimeve - Pjesa 2: Specifikime për izolues të aplikuar në të ftohtë

EN 15651. Izolues të bashkimeve



EN 14187-9. Izolues të bashkimeve të aplikuar në të ftohtë - Metoda testi - Pjesa 9: Testimi i funksionit të izoluesve të bashkimeve

Standardi Evropian EN 1504:

EN 1504-1 Termat dhe përkufizimet

EN 1504-2 Specifikimet për produktet/sistemet e mbrojtjes së sipërfaqes për betonin

EN 1504-3 Specifikimet për riparimin e betonit

EN 1504-4 Specifikimet për lidhjet strukturore

EN 1504-5 Specifikimet për injektimin e betonit

EN 1504-6 Specifikimet për ankerimin e shufrave përforcuese të çelikut

EN 1504-7 Specifikimet për mbrojtjen e përforcuesve nga gërryerja

EN 1504-8 Kontrolli i cilësisë dhe vlerësimi i konformitetit për kompanitë e prodhimit

EN 1504-9 Parimet e përgjithshme për përdorimin e produkteve dhe sistemeve, për riparimin dhe mbrojtjen e betonit

EN 1504-10 Informacion rreth aplikimit në vend të produkteve dhe kontrolli i cilësisë së punimeve

Instituti Ndërkombëtar i Riparimit të Betonit:

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 120.1–2009 Udhëzime dhe Rekomandime për Sigurinë në Industrinë e Riparimit të Betonit

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 210.3R–2013 Udhëzues për Përdorimin në Terren të Testeve të Qëndrueshmërisë në Tërheqje për të Vlerësuar Lidhjen e Materialeve Sipërfaqësore të Betonit

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 210.4–2009 Udhëzues për Metodën e Vlerësues Jo-Shkatërruese për Vlerësimin e Kushteve, Riparimin dhe Monitorimin e Performancës së Strukturave të Betonit

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 210.1–2016 Udhëzues për Verifikimin e Performancës në Terren të Injektimit me Epokside të Çarjeve të Betonit

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 310.1R–2008 Udhëzues për Përgatitjen e Sipërfaqeve për Riparimin e Betonit të Dëmtuar që Rezulton nga Gërryerja e Çelikut Përforcues

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 310.2R–2013 Përzgjedhja dhe Specifikimi i Përgatitjes së Sipërfaqes së Betonit për Izoluesit, Veshjet, Shtresat Polimere dhe Riparimin e Betonit

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 320.2R–2009 Udhëzues për Përzgjedhjen dhe Specifikimin e Materialeve për Riparimin e Sipërfaqeve të Betonit

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 310.3R–2014 Udhëzues për Përgatitjen e Sipërfaqeve të Betonit për Riparim duke Përdorur Metodën e Hidroshkatërruese

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 320.5R–2014 Atlas me Figura për Pajisjet e Përzierjes së Materialeve për Riparimin e Betonit



ICRI Udhëzues Teknik Nr. 320.1R-1996 Udhëzues për Përzgjedhjen e Metodave të Aplikimit për Riparimin e Sipërfaqeve të Betonit

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 330.1-2006 Udhëzues për Përzgjedhjen e Sistemeve Forcuese për Strukturat e Betonit

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 510.1-2013 Udhëzues për Teknikat Elektrokinike për Zbutjen e Gërryerjes së Çelikut për Strukturat me Hekur-Beton

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 340.1-2006 Udhëzues për Përzgjedhjen e Llaçit të Lëngshëm për Kontrollin e Rrjedhjeve në Strukturat e Betonit

ICRI Specifikimet Udhëzuese për Riparimet e Betonit Struktural 2016

ICRI Forcimi dhe Stabilizimi i Strukturave të Betonit dhe Muraturës 2003

ICRI Manuali i Riparimit të Betonit, Botimi i Katërt 2013

ICRI Riparimi dhe Mirëmbajtja e Betonit i Ilustruar 1994

ICRI Manual Praktik i Veshjes me Llaç të Lëngshëm 2004

ICRI Zyra e Bonifikimit SHBA, Udhëzues për Riparimin e Betonit 1997

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 510.1-2013 Udhëzues për Teknikat Elektrokinike për Zbutjen e Gërryerjes së Çelikut për Strukturat me Hekur-Beton

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 320.5R-2014 Atlas me Figura për Pafiojet e Përzgjedhjes së Materialeve për Riparimin e Betonit

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 240.1-2016 Udhëzues për Verifikimin e Performancës në Terren të Injektivit me Epokside të Çarjeve të Betonit

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 130.1R-2009 Udhëzues për Metodën e Matjes dhe Llojet e Kontratës për Punimet e Riparimit të Betonit

ICRI Kërkesat e Kodit për Vlerësimin, Riparimin dhe Rehabilitimin e Ndërtesave të Betonit (ACI 562-13) dhe Komentari 2013

ICRI Udhëzues për Vlerësimin e Strukturave të Betonit përpara Rehabilitimit 2007

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 210.3R-2013 Udhëzues për Përdorimin në Terren të Testeve të Qëndrueshmërisë në Tërheqje për të Vlerësuar Lidhjen e Materialeve Sipërfaqësore të Betonit

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 210.4-2009 Udhëzues për Metodën Vlerësuese Jo-Shkatërruese për Vlerësimin e Kushteve, Riparimin dhe Monitorimin e Performancës së Strukturave të Betonit

ICRI Riparimi dhe Mirëmbajtja e Betonit i Ilustruar 1994

ICRI Difektet Sipërfaqësore të Pllakave të Betonit: Shkakët, Parandalimi, Riparimi 1997

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 320.1R-1996 Udhëzues për Përzgjedhjen e Metodave të Aplikimit për Riparimin e Sipërfaqeve të Betonit

ICRI Udhëzues për Riparimin e Betonit 2014



ICRI Zyra e Bonifikimit SHBA, Udhëzues për Riparimin e Betonit 1997

ICRI Manuali i Riparimit të Betonit, Botimi i Katërt 2013

ICRI Llaçet e Lëngshëm Çimentues dhe Veshja me Llaç të Lëngshëm 1991

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 340.1–2006 Udhëzues për Përzgjedhjen e Llaçit Çimentues për Kontrollin e Rrjedhjeve në Strukturat e Betonit

ICRI Manual Praktik i Veshjes me Llaç të Lëngshëm 2004

ICRI Ndërtimi dhe Projektimi i Veshjes me Llaç të Lëngshëm Çimentoje: Një Udhëzues për Çimentimin në Themelet Shkëmbore 1990

ICRI Kriteret e Performancës për Materialelet e Riparimit të Betonit, Faza I 1995

ICRI Udhëzues për Veshjet me Beton Polimer 1998

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 320.2R–2009 Udhëzues për Përzgjedhjen dhe Specifikimin e Materialeve për Riparimin e Sipërfaqeve të Betonit

ICRI Udhëzues për Aplikimin e Ngjitësve Epokside dhe Lateks për Ngjitjen e Betonit të Sapo Përzierë dhe të Forcuar 2012

ICRI Udhëzues për Përdorimin e Polimerëve në Beton 2009

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 120.1–2009 Udhëzime dhe Rekomandime për Sigurinë në Industrinë e Riparimit të Betonit

ICRI Forcimi dhe Stabilizimi i Strukturave të Betonit dhe Muraturës 2003

ICRI Specifikimet Udhëzuese për Riparimet e Betonit Strukturalor 2016

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 330.1–2006 Udhëzues për Përzgjedhjen e Sistemeve Forcuese për Strukturat e Betonit

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 310.1R–2008 Udhëzues për Përgatitjen e Sipërfaqeve për Riparimin e Betonit të Dëmtuar që Rezulton nga Gërryerja e Çelikut Përforcues

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 310.3R–2014 Udhëzues për Përgatitjen e Sipërfaqeve të Betonit për Riparim duke Përdorur Metodat e Hidroshkatërruese

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 310.2R–2013 Përzgjedhja dhe Specifikimi i Përgatitjes së Sipërfaqes së Betonit për Izoluesit, Veshjet, Shtresat Polimere dhe Riparimin e Betonit

ICRI Aplikimi i Izoluesve të Lëngshëm: Një Program për Trajnimin e Aplikatorëve 2001

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 210.4–2009 Udhëzues për Metodat Vlerësuese Jo-Shkatërruese për Vlerësimin e Kushteve, Riparimin dhe Monitorimin e Performancës së Strukturave të Betonit

Standardet ASTM:

ASTM C938-16 Praktika Standarde për Dozimin e Përzierjeve të Llaçit Çimentues për Betonin Zëvendësues-Mbushës



- ASTM C125 - 15b Terminologjia Standarde në Lidhje me Betonin dhe Agregatet e Betonit
- ASTM C150 / C150M - 15 Specifikime Standard për Çimento Portland
- ASTM C185 - 15a Metoda e Testimit për Përbajtjen e Ajrit në Llaçin Çimentues Hidraulik
- ASTM C618 - 15 Specifikimet Standard për Hirin e Qymyrit dhe Pozzolan Natyror i Papërpunuar ose i Kalcinuar për Përdorim në Beton
- ASTM C637 - 14 Specifikimi Standard për Agregatet për Betonin Mbrojtës nga Rrezatimi
- ASTM C937- 16 Specifikimi Standard për Lëngëzuesin e Llaçit Çimentues për Betonin Parashtruar-Mbushës
- ASTM C939 / C939M - 16 Metoda e Testimit Standard për Rrjedhjen e Llaçit Çimentues për Betonin Parashtruar-Mbushës (Metoda e Konit të Rrjedhës)
- ASTM C940 - 16 Metoda e Testimit Standard për Zgjerimin dhe Rrjedhjen e Llaçit Çimentues të Sapopërzierë për Betonin Parashtrues-Mbushës në Laborator
- ASTM C940 - 10 Metoda e Testimit Standard për Mbjajtjen e Ujit për Përzierjet e Llaçit Çimentues për Betonin Parashtrues-Mbushës në Laborator
- ASTM C942 - 15 Metoda e Testimit Standard për Fortësinë Shtypëse të Llaçit Çimentues për Betonin Parashtrues-Mbushës në Laborator
- ASTM C943 - 10 Praktika Standard për të Bërë Cilindra dhe Prizma Testimi për të Përcaktuar Fortësinë dhe Shpeshtësinë e Betonin Parashtrues-Mbushës në Laborator
- EN 13813 SR-B2,0-AR0,5- IR-I Materiali nivelues Rrëshirë Sintetike për përdorim të brendshëm në ndërtesa





