TERMA REFERENCE

PËR OBJEKTIN ;

“ Studim Projektim, vazhdim i rrugës Kardhiq – Delvinë nga fshati Shijan (përfundimi i Lotit 2) deri tek Ura e Gajdarit, lidhja me qytetin e Delvinës dhe rishikimi i projekt zbatimit të Lotit 7 (tuneli) në Aksin rrugor Kardhiq – Delvinë”

Vlera 24 250 057.86 lekë (me tvsh)

TIRANE 2018

I. TE PERGJITHSHME

Autoriteti Rrugor Shqiptar me buxhetin e shtetit 2018 dhe në vazhdim ka planifikuar të financojë projektin me objekt **“ Studim Projektim, vazhdim i rrugës Kardhiq – Delvinë nga fshati Shijan (përfundimi i Lotit 2) deri tek Ura e Gajdarit, lidhja me qytetin e Delvinës dhe rishikimi i projekt zbatimit të Lotit 7 (tuneli) në Aksin rrugor Kardhiq – Delvinë”**

HYRJE

Republika e Shqipërisë ndodhet në Europën Juglindore në brigjet perëndimore të Gadishullit të Ballkanit. Ajo shtrihet ndërmjet gjerësive veriore $39^0$38’ dhe $42^0$39’ dhe gjatësive lindore $19^0$16’ e $21^0$40’. Largësia më e madhe ndërmjet pikës më veriore dhe asaj më jugore është 335 km dhe ndërmjet pikës më lindore dhe asaj më perëndimore 150 km.Shqipëria e ka sipërfaqen 28.748 km^2 dhe kufizohet: nga jugu, me Greqinë; nga lindja, me Maqedoninë; nga veriu dhe veriperëndimi, me Serbinë dhe Malin e Zi; nga veriu e verilindja, me Kosovën. Nga perëndimi laget prej detit Adriatik dhe nga jugperëndimi, prej atij Jon.Gjatësia e përgjithshme e kufirit të Shqipërisë është 1.094 km. Kufijtë tokësorë, detarë, liqenorë dhe lumore janë përkatësisht: 657 km, 316 km, 73 km dhe 48 km. Vija bregdetare është 427 km e gjatë: 273 km i përkasin bregdetit të Adriatikut dhe 154 km bregdetit të Jonit.
Bazuar në të dhënat e Rregjistrimit të Popullsisë në vitin 2011, rezulton se popullsia e Shqipërisë është 2,895,947 banorë.

Terreni që përshkruan Shqipërinë është 70% terren malor dhe pjesa tjetër fushor, kodrinor e bregdetar.

Shqipëria ka një klimë mesdhetare. Për shkak të relievit të saj malor të thyer, klima ka një larmi të madhe në të gjithë vendin. Shqipëria karakterizohet me verë të thatë dhe të nxehtë, me ditë me diell të shkëlqyer, dhe përgjithësisht dimër të ftohtë, të butë dhe me rreshje të shumta. Në Alpet Shqiptare në zonën e veriut, dimri është i ftohtë dhe vera e freskët. Zakonisht, harku kohor Qershor-Shtator karakterizohet prej një kohe të nxehtë me diell, ndërsa Tetor-Maj, freskët/ftohtë dhe lagështi.

INFORMACION I PËRGJITHSHËM

Në Shqipëri funksionon:
Transporti ajror civil ndërkombëtar cili kryhet nëpërmjet aeroportit “Nënë Teresa” në Rinas, i vetmi aeroport që kryen transport të këtij lloji.
Transporti hekurudhor. Gjatësia e linjës hekurudhore në shfrytëzim është 409 km. Transporti hekurudhor në vitin 2014 krahasuar me vitin 1990 ka shënuar një rënie të volumit të punës së tij si në atë të mallrave ashtu dhe në atë të pasagjerëve, rënie kjo e shkaktuar kryesisht nga konkurrenca e këtij lloj transporti nga transporti automobilistik por dhe si rezultat i gjendjes së keqësuar të infrastrukturës së këtij lloj transporti.
Transporti detar.Transporti detar në Shqipëri kryhet nëpërmjet 4 porteve: Durrësi, Vlora, Saranda dhe Shëngjini. Porti më i madh dhe më i rëndësishëm është ai i Durrësit si dhe porta hyrëse e korridorit të VIII për Shqipërinë e që vazhdon deri në kufi me Maqedoninë.
Transporti rrugor është më i rëndësishmi në Shqipëri.Sipas Planit Strategjik të Transportit të hartuar në 2011, Rrjeti Kombëtar Rrugor në Shqipëri është rreth 18,000 km i gjatë duke përfshirë 3 636 km rrugë kombëtare, 10 500 km rrugë ndër urbane dhe pjesa tjetër prej 4000

km është nën juridiksionin e njësive të pavarura, ndërmarrjeve ose firmave.

Rrjeti kombëtar rrugor përbëhet nga:
Rrjeti parësor rrugor i cili është rreth 1 198km i gjatë me nëntë lidhje kryesore që përbëjnë rrjetin bazë;
Rrjeti dytësor i cili është 2083 km i gjatë;
Dhe pjesa tjetër janë rrugë të planifikuara për ndërtim .

Gjithë rrugët në rrjetin parësor rrugor dhe 67% e gjatësisë së përgjithshme të rrjetit dytësor janë rrugë të asfaltuara. Rreth 48% e gjatësisë së përgjithshme të rrjetit parësor ecën në terren të sheshtë dhe 56% e rrugëve në rrjetin dytësor gjenden në terren malor.

Komponentët kryesor të Rrjetit Rrugor Nacional janë korridoret:

Korridori Veri-Jug.
Ka një gjatësi prej 374 km (me shtrirje nga Hani i Hotit në Gjirokastër) në të cilin përfshihen segmentet rrugore:
Shkodër-Han i Hotit; Lezhë-Shkodër; Lezhë- Milot ;
Milot -Mamurras (*ky segment është dhe pjesë e korridorit Durrës –Morinë);*
Mamurras -Fushë Krujë *(ky segment është dhe pjesë e korridorit Durrës –Morinë.)*
FushëKrujë –Vorë –Rrogozhinë(66 km)(ky segment është dhe pjesë e korridorit Durrës – Morinë);
Rrogozhinë-Lushnjë; Lushnjë-Fier;
Fier-Tepelenë; Tepelenë-Gjirokastër .
Korridori Lindje- Perëndim është pjesë e korridori VIII. *(Deti Adriatik – Deti i Zi)* (247 km) i cili kalon ndërmjet Detit Adriatik hyn përmes Portit të Durrësit dhe përfundon në Qafë Thanë në kufi me Maqedoninë.Në këtë korridorr përfshihen segmentët:
Durrës-Rrogozhinë (ky segment është pjesë dhe e
Korridorit Veri-Jug); Rrogozhinë-Elbasan;
Elbasan-Librazhd; Librazhd-Qukës; Qukës-Qafë Thanë.

<u>Korridori Durrës–Morinë.</u>
Ndërtimi i rrugës Durrës-Morinë deri në kufi me Kosovën në lidhje me Prishtinën na lidh me Korridorin X dhe Serbinë.
Këtu përfshihen segmentet:
Segmenti Durrës-Milot(ky segment është pjesë e
KorridoritVeri-Jug); Segmenti Milot-Rrëshen;
Segmenti Rrëshen-Kalimash;
Segmenti i tretë kalon nga Kalimashi në Kukës dhe në pikën kufitare të Morinës.

II PERSHKRIMI

Aksi rrugor Kardhiq – Delvine ka nje gjatesi 33 km dhe shtrihet ne Jug te Shqiperise, pershkon rrethin e Gjirokastres, Delvines dhe Sarandes. Ne kete aks jane perfunduar rreth 16 km rruge dhe 14.5 km te tjere jane ne fazen e zbatimit te punimeve. Pjesa e mbetur prej 16 km ndahet ne lotet 4.5.6.7.8, nga te cilat loti 7 dhe loti 8 jane Tuneli (Loti 7) dhe sinjalistika e pergjithshme per 32 km (loti 8)
Per ta bere kete aks rrugor sa me te asksesueshem dhe eficient eshte e domosdoshme perfshirja ne kete studim, projektimi i dy segmenteve te reja rrugore perkatesisht ai Shijan-Ura e Gajdarit me gjatesi rreth 5.7 km dhe Shijan – hyrje qyteti Delvine me gjatesi afro 6.8 km
Keto segmente ne pergjithesi kalojne ne zone fushore.

Loti 7;
Ndodhet midis lotit 4 dhe atij 6 dhe perkatesisht km 6+150 - Km 8+200 me nje gjatesi prej rreth 2+050 km.
Ne kete lot ben pjese dhe nje tunel i projektuar me gjatesi rreth 1 km ne vitin 2008.
Loti 4 dhe 6 jane rishikuar se fundmi, ku ka rezultuar se ne projektin e pare jane parë të nevojshme dhe janë bere ndryshime.
Per gjate gjithe kesaj periudhe 10- vjecare (qe nga hartimi I projektit te parë)mund te kene ndodhur ndryshime dhe ne kushtet e zbatimit te punimeve qe do kryhen dhe per hapjen e tunelit.
Per kete aresye ka lindur si nevoje dhe rishikimi i projektit te tunelit duke e pare me kushtet e reja te krijuara pas periudhes se projektimit te pare ne vitin 2008. Ky rishikim duhet te konsistoje dhe ne perditesimin e te dhenave te sigurise se ketij objekti mjaft te rendesishem, pershtatur dhe ne perputhje me standartet e reja dhe me legjislacionin e ri shqiptar perditesuar per kete qellim, (per sigurine ne tunele), ne vitin 2013

Projektimi i tunelit do te jete ne perputhje te plote me ligjin 158/2013 me standartet shqiptare," Rregullin Teknik-2015", dhe me "direktiven e EU 2004/54".
Ne kete lot perfshihen, pervec tunelit, dhe segmentet rrugore te hyrje –dalje (se bashku me portalet) me gjatesi rreth 1 km si pjese rakorduese me lotet 4 (rreth 700 ml) dhe loti 6 (rreth 300 ml) te cilat kalojne pothuajse ne nje zone teresisht te aksidentuar
Tuneli ne qafen e Skerfices eshte parashikuar me gjatesi rreth 1 km, ku fillon ne km 7+000 dhe ne dalje rreth km 8+000 . Projektimi i tunelit apo rishikimi i projektit te tij do te marre parasysh dhe do te pershtatet me kuotat ne rruget tashme ne zbatim apo te zbatuara qe do lidhe ky tunel.

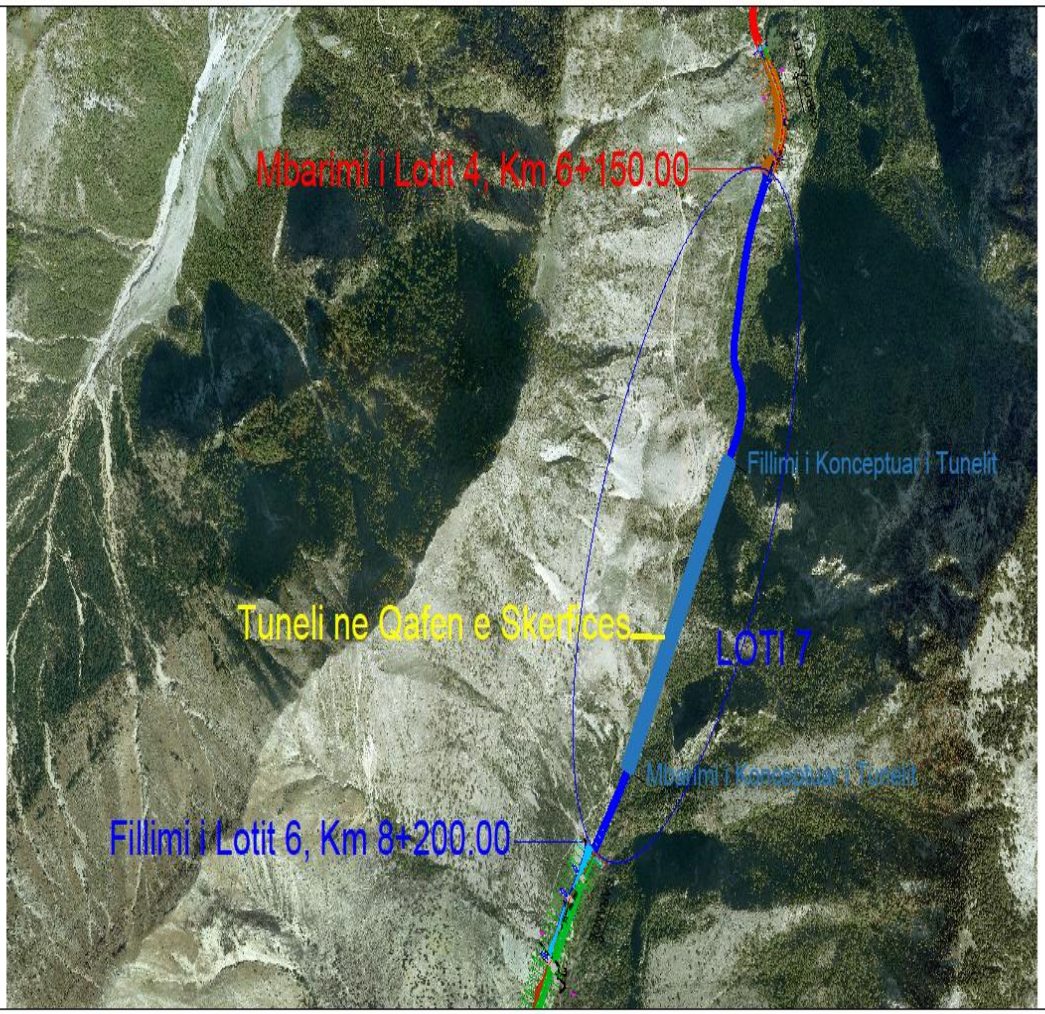
Segmenti rrugor Shijan-Hyrje qyteti Delvine;
Ka gjatesi rreth 6.8 km. Rruga kalon kryesisht ne terren fushor, pershkon disa fshatra, zona te banuara. Rruga ekzistuese ka gjeresi rreth 5-6 m me asfalt, rruge te amortizuara teresisht me gropa dhe cedime ne disa zona. Rruga pjeserisht kalon ne zona te banuara dhe megjithëse është e kompletuar me vepra arti, per te arritur standartet dhe per tu pershtatur dhe me segmentet tjera rrugore tashme te ndertuara ne kete zone , ka nevojë për rehabilitimin e shtresave asfaltike ,veprave artit, kryesisht tombino (të rrumbullkta dhe box), mure mbajtës e pritës, ose sikunder do ta shikoje te aresyeshme Konsulenti.

Segmenti rrugor Shijan-Rrethrrotullimi Ura e Gajdarit;
Ky segment lidh rrugen Kardhiq-Delvine me rrugen Jorgucat-Sarande dhe saktesisht tek rrethrrotullimi i Ures Gajdarit.
Ka gjatesi rreth 5.7 km. Rruga kalon kryesisht ne terren fushor, pershkon zona te banuara, në fshatrat Shijan, Karanxh, Bregas, Shelegar dhe përfundon në Urën e Gajdarit ka gjeresi rreth 5-6 m me asfalt, rruge mjaft e amortizuar teresisht me gropa dhe cedime ne disa zona.
Për t'ju përshtatur standartit që duhet aplikuar, do të jetë i domosdoshëm një rehabilitim i plotë i segmentit ekzistues, përfshirë zgjerimin dhe asfaltimin e rrugës.
Veprat ekzistuese te artit ne kete segment jane te amortizuara si pasoje e mosmirmabjtjes gjate viteve dhe megjithëse është e kompletuar me vepra arti, mund te kete nevoje për vepra arti të reja, kryesisht tombino, mure mbajtës e pritës, apo dhe sikunder do te gjykoje nje Konsulent i kujdesshem rehabilitim i atyre eksituese ne se rruga e projektuar do kaloje ne ate ekzistuesen. Nuk ka vepra arti të mëdha.

Nyja lidhese e aksit rrugor Kardhiq-Delvine me rrugen kombetare Tepelene-Gjirokaster;

Kjo nyje e cila ndodhet prane ures se Kardhiqit ne gjendjen eksituese paraqet nje nyje tip "T" me ishuj trafiku. Duke qene se jemi ne kuader te rishikimit dhe pershtatjes me lotet e tjera te ndertuara dhe ne perditesim me standartet e reja lind e nevojshme qe dhe kjo nyje te rishikohet duke projektuar nje nyje te plote ne varesi te trafikut aktual dhe te ardhshem.
Kjo nyje duhet te siguroje konformitetin dhe sigurine rrugore per te dy keto akse rrugore. Do te jete ne perputhje te plote me "Rregullin Teknik-2015", miratuar me VKM nr 628 date 15.07.2015, per vete kategorite e dy akseve qe lidh.

Kategoria e rruges qe do projektohet, per segmentin Shijan-Ura e Gajdarit perfshire dhe tunelin, do jete kat " C2" sipas Rregullit Teknik-2015. Per segmentin rrugor Shijan-Qyteti Delvines do jete kategoria "F2" .


Mbarimi i Lotit 4, Km 6+150.00
Fillimi i Konceptuar i Tunelit
Tuneli ne Qafen e Skerfices
LOTI 7
Mbarimi i Konceptuar i Tunelit
Fillimi i Lotit 6, Km 8+200.00

III QELLIMI I PUNES

Ajo cfare kerkohet ne keto Terma Reference eshte pikerisht studimi dhe rishikimi I projektit te tunelit te Skerfices, projektimit te segmenteve te reja Shijan-Ura e Gajdarit dhe Shijan – hyrje Delvine si dhe rishikimin e nyjes hyre-dalese me aksin Tepelene-Gjirokaster.

Në mënyrë të vecantë per rishikimin e projektit te tunelit, konsulenti duhet te marre ne konsiderate**:**

1. Tuneli duhet të plotësojë kërkesat funksionale, të ketë formën dhe dimensionet specifike të hapesires se brendshëm dhe të lejojë trafikun e parasshikuar sipas standartit dhe kategorise se rruges te kaojne ne te, duke respektuar të gjitha rregullat që lidhen me sigurinë në rrugë.
2. Projekti i tunelit duhet të garantojë sigurinë e përdoruesve dhe personelit të përhershëm gjatë veprimtarive standarte dhe rasteve emergjente.
3. Konsulenti duhet të ketë në konsiderate metodat e mundshme të ndërtimit, proçedurat e gërmimit,betonimit, mbrotjes dhe kufizimet kohore të ndërtimit. Ndërtimi i tij duhet të jetë i mundshëm në një mënyrë ekonomike, efikase dhe të sigurt.
4. Konsulenti duhet gjithashtu të kete parasysh dhe projektimin dhe metodollogjine ne punimet ndertimore qe perfshijne si largimin e ujit, galeritë e përkohshme, ndricimin e brendshem duke parashikuar dhe ndricimin e emergjences, ventilimin, sinjalistikeen dhe hyrjen në kantier, vendndodhjen e kantiereve të punës, përfshi pozicionimin e hyrjes dhe depozitimin e materialit të gërmuar në zonat e përshtatshme dhe të miratuara ekologjikisht.
5. Projekti i tunelit duhet të garantojë që tuneli mund të ndërtohet dhe funksionojë me ndikim sa më të pakët ne mjedisit.
6. Per projektimin e tunelit te zbatohen te gjitha fazat qe jepen ne rregullin teknik te projektimit te vitit 2015 si dhe ne ligjin 158/2013 “per sigurine ne tunelet rrugore” dhe akteve tjera nenligjore ose direktivat e EU.

Ne lidhje me hartimin e projektit per segmentin rrugor te ri konsulenti duhet te kete parasysh qe:

1. Te paraqese ne faze te projekt-idese jo me pak se dy variante te gjurmes se rruges se re.
2. Seksioni terthor i rruges duhet te jete sipas kerkesave te ketyre Termave dhe ne perputhje me ato te loteve te zbatuara apo qe po ndertohen ne kete aks rrugor.
3. Per hartimin e ketij projekti te merren ne konsiderate materiale apo projektet e perfunduar te segmenteve te askit rrugor Kardhiq – Delvine.
4. Ne zonat e banuara projekti duhet te parashikoje elementet urbane sipas standartit si trotuare, ndricim, gjelberim etj.
5. Te studiohet nyja ekzistuese hyrese-dalese, nga ana e aksit rrugor Tepelene-Gjirokaster (duke dhene variante) duke e pershtatur ate me standartet e reja duke patur parasysh dhe trafikun ne rritje te ketij aksi. Nyja te projektohet e ndricuar dhe e paisur me sinjalistiken perkatese.
6. Sinjalistika e projektuar te jete e plote dhe sipas standarteve ne fuqi dhe apo te perditesuara me standartet europiane

Konsulenti do te marre ne konsiderate cdo projekt apo studim qe eshte bere apo po kryhet ne kete zone duke perfshire dhe propozimet e tij
Konsulenti duhet te mbeshtet ne standartet shqiptare ne fuqi (Rregullin Teknik- 2015) dhe standarteve europiane te miratuara dhe te perditesuara per keto ndertime dhe kategori rruge.

IV Kërkesat Për Konsulentin Dhe Paraqitja e Dokumentacionit.

1. Projekt-Idea

Në studimin e këtij objekti Konsulenti duhet të shqyrtojë jo më pak se dy variante per akset rrugore te reja, dhe per nyjen e propozuar per rishikim, por duke mos e kufizuar atë për të studiuar dhe paraqitur dhe variante apo nënvariante tjera që ai do t'i shohë të arsyeshme t'i paraqesë.
Gjatë kësaj faze konsulenti duhet që të përfshijë dhe aktivitetet e mëposhtme;
Kryerjen e vëzhgimeve që synojnë në eliminimin e hamendshmërisë të bëra gjatë fazave më të hereshme.
Përditësimin e llogaritjeve dhe zëvendësimin e hamendësimeve të bëra me parë.
Pregatitjen e metodollogjisë së përgjithëshme të ndërtimit.
Pregatitjen e programit të punimeve.
Pregatitjen e vlerësimit të kostos.
Konsultimin me publikun.
Mbi sa më sipër konsulenti gjatë kësaj faze do të pregatisë dhe të paraqesë për miratim studimet që vijojnë:

1.1 Studimi Topografik.

Për këtë qëllim do të kryhet një rilevim i plotë i cili do të hartohet nga konsulenti dhe të jetë i firmosur dhe vulosur.

1.2 Studimi gjeollogjik dhe gjeoteknik .

Ky studim do të paraqesë rezultatet egzistuese të përfituara prej mostrave të materialeve të nxjerra para fazës së projekt-idesë duke marrë parasysh dhe studimet e bëra në projekte të mëparshme. Studimi gjeollogjik dhe gjeoteknik duhet të trajtojë të gjitha cështjet që lidhen me qëndrueshmërinë e dherave dhe trasese se rruges ekzistuese, vecanërisht me rëndësi të vecantë duhet ti kushtohet studimit të vendeve ku do të parashikohen vepra arti (tuneli, tombino, mbikalime, ura etj). Studimi do të shoqërohet dhe me fotografi të cilat së bashku me hartat dhe testimet e kryera do të shërbejnë për të konfirmuar rezultatet e përfshira në studimin gjeoteknik. Studimi do të ketë datë dhe të jetë i konfirmuar nga specialisti gjeollogo/gjeoteknik apo grupi i projektimit gjeoteknik.

1.3 Studimi Hidrollogjik.

Duhet të vlerësojë kushtet hidrollogjike pergajtë trasesë se rrugës ekzistuese dhe apo akseve të reja nëse, duke përfshirë dhe studimin e drenazhimit të ujrave sipërfaqësorë dhe nëntokësorë. Në përfundim të këtij studimi do të përgatitet Raporti Hidrollogjik i cili do të ketë datë dhe të jetë i firmosur.

1.4 Studimi i projektimit të Shtresave Rrugore

Në këtë studim konsulenti do të mbeshtetet në planin prespektiv të zhvillimit të zonës duke trajtuar projektimin e shtresave rrugore për cdo seksion rrugor. Ky studim do të shtrihet për një periudhë 20-vjecare për materialet fleksibël ndërsa për ato rigjide do të shtrihet për një periudhe 40-vjecare. Ky raport do të ketë datë dhe tëkonfirmohet nga inxhinieri i projektimit të rrugëve apo grupi i projektimit të rrugëve.

Gjithashtu konsulenti do të ketë në konsideratë dhe shtresat rrugore të aplikuara gjatë rikonstruksionit të këtij segmenti rrugor.

1.5 Metodollogjia e Ndërtimit

Konsulenti do të përshkruajë për këtë fazë mënyrën se si do të ndërtohet vepra nga pikpamje teknike, llogjistike dhe programore në përputhje me elementët teknikë të projektit dhe rekomandimet e VNM. Këtu duhen theksuar rreziqet e vecanta në të cilat do të ndeshet kontraktori dhe menyrat se si do të përballohen ato prej tij. Ky raport do të këtë datë dhe të firmoset nga inxhineri i projektimit të rrugëve apo grupi i projektimit të rrugëve.

1.6 Raporti i Shpronesimeve.

Ky raport do të paraqesë një listë të mundëshme shpronësimesh për të gjithë variantet që propozohen së bashku dhe me kërkesat dhe procedurat ligjore që duhet të plotësohen në lidhje me projektin.

1.7 Kërkesat për leje apo licensa

Në këtë raport konsulenti do të raportojë për lejet apo kërkesat që klienti duhet të marrë gjatë fazave të projektimit dhe ndërtimit të objektit.

1.8 Raporti mbi konsultimin e publikut.

Ky raport do të përmbledhë të gjitha propozimet e konsultimit me publikun, me aktorët tjerë të interesuar , me entet shtetërore si Bashkite ne te cilat kalon ky aks rrugor, KESH, Ndërmarjet Ujësjellës Kanalizime, ndermarrjet e sherbimeve telefonike, Monumentet e Kulturës, institucionet apo organizmat arkeologjike etj.
Projekt-Ideja në këtë fazë do të përmbyllet me raportin teknik në të cilin përmbidhet i gjithë procesi i të menduarit që ka shërbyer si bazë e punës për hartimin e Projekt-Idesë. Në të përfshihen planimetritë dhe informacione tjera të rëndësishme sic janë studime të vecanta, foto etj.

1.9 Vizatimet

Konsulenti duhet të paraqesë vizatimet e mëposhtme duke organizuar pjesën bazë të dokumentave të kontratës për zbatimin e punimeve.

Horografia në shkallen , 1:5000, ose 1:2000. Në raste që zona e studimit është shumë e madhe duhet të përgatitet një hartë përmbledhëse në një shkallë të përshtatëshme.
Planimetri e rrugës dhe tunelit në shkallë 1:1000; 1:500; 1:200
Profil gjatësor H 1:1000 V 1: 100 .
Profila tërhor SH 1: 200; 1:100
Profila tërthor tip SH 1:25; 1:50
Harta e rilevimit topografik SH 1;1000; 1:500; 1:200
Harta hidrollogjike SH 1:1 000
Harta gjeollogjike SH 1:1 000; 1:500; 1:200.
Vizatime tëveprave te artit, te seksionieve te tunelit, mbikalime, nenkalime mureve mbajtës apo pritës etj. SH 1: 50: 1:100.
Harta të ndryshme të ndjeshmërisë mjedisore , të objekteve kulturore dhe arkeollogjike në se ka, për të gjitha variantet SH 1:1 000
Planet vendore te miratuara nga Bashkia apo KKRRT

1,10 Volumet e punës dhe Preventivi.

Konsulenti do të përgatisë volumet e punës respektive për të gjithë kategoritë e punëve të paraqitura në projekt. Volumet do të llogariten në bazë të vizatimevë të projektit. Çmimet njësi për të gjitha punimet përkatëse do të llogariten duke pasur parasysh çmimet mesatare të miratuara me VKM dhe ato që nuk gjenden në manuale të shoqërohen me analiza teknike.

Raporti i Projekt - Idesë mbasi firmoset dhe vuloset nga specialistët e firmës konsulente paraqitet tek ARRSH në formë zyrtare për shqyrtim dhe miratim.
Projekt-ideja do të dorëzohet në tre kopje të shkruara dhe në dy kopje në CD në formatin origjinal të punuar.

2. Kërkesat për Projekt – Zbatimin.

Në këtë fazë dhe mbi bazë të variantit përfundimtar të miratuar të projekt idesë nga KT i A.Rr.Sh-së, Konsulenti do të hartojë projektin e zbatimit i cili përfshin pregatitjen e të gjithë dokumentacionit të nevojshëm.

2.1 Raporti Përfundimtar i studimit Topografik

Raporti përfundimtar i Studimit Topografik duhet të përmbajë të gjithë informacionin e rëndësishëm topografik i cili nevojitet gjatë fazës së hartimit të projektit të zbatimit si dhe të asaj së zbatimit të punimeve. Varianti përfundimtar dhe i miratuar i zgjidhjes së planimetrisë i përcaktuar tashmë dhe i fiksuar në harta dixhitale duhet që për këtë fazë të fiksohet edhe në terren nëpërmjet pikave kryesore të rrjetit koordinativ, te cilat duhet të kenë koordinatat dhe kuotat përkatëse. Këto pika do t'i sherbejnë ndërtuesit për piketimin përfundimtar të aksit në terren,gjithashtu të fiksohen në terrren piketat
Në këtë fazë konsulenti do të paraqesë një raport të saktë të vendodhjes piketave kryesore të vendosura prej tij për zbatimin e punimeve.
Raport i vecante topografik do te pregatitet per tunelin.
Të gjitha kuotat e rrugës do të jenë absolute dhe të fiksuara në repera fikse betoni.
Në cdo rast me fillimin e punimeve nga kontraktori fitues, konsulenti do të jetë prezent për dorëzimin e këtyre piketave.

2.2 Raporti përfundimtar i Studimit Gjeoologjik dhe Gjeoteknik.

Konsulenti në pregatitjen e këtij raporti duhet të rishikojë edhe një herë raportin Gjeoteknik dhe ate gjeollogjik të pregatitur në variantin e projekt-idesë duke e plotësuar atë me informacione shtesë apo të dala gjatë shqyrtimit të projekt- idesë në KT të A.Rr.Sh- së.
Studimi gjeollogjik duhet të jetë i saktësuar duke përfshirë të gjithe dukurinë, aksin këndin dhe analizën e saktë gjeomorfollogjike të zonave rrëshqitëse nese ka.
Raporti i Studimit Gjeoteknik duhet të përpilohet për secilën dukuri fiziko-gjeologjike të trajtuar dhe për secilin nënobjekt të veprës duke përfshirë dhe materialet e ndërtimit.
Raport i vecante duhet te plotesohet per tunelin.
Raporti i Studimit Gjeoteknik do të ketë përmbajtjen si më poshtë:
- teksti i raportit, parametrat gjeoteknik të projektimit.
- materiali grafik, harta, planimetritë, prerjet gjeologo-inxhinierike dhe në mënyrë të vecantëtestimeve apo shpimeve.
- fotografi ilustrative.
- konkluzionet dhe rekomandimet e grupit të studimit.

2.3 Raporti përfundimtar i Studimit Hidrollogjik.

Konsulenti në pregatitjen e këtij raporti duhet të rishikojë edhe një herë raportin Hidrollogjik të pregatitur në variantin e projekt-idesë duke e plotësuar atë me informacione shtesë apo të dala gjatë shqyrtimit të projekt- idesë në KT të A.Rr.Sh- së.
Studimi hidrollogjik duhet të jetë i saktësuar duke përfshirë të gjithe dukurinë, pellgjet ujembledhese pergjate akseve rrugore si dhe pjesen e tunelit.
Raporti i Studimit hidrollogjik duhet të përpilohet për secilën segment duke perllogaritur dhe marre parasysh dhe rreshjet shumevjecare te zones ne studim me siguri te pershtateshme per vete kategorine e objektit qe projektohet.
Raport i vecante duhet te plotesohet per tunelin ne menyre te vecante drenazhimet e ujrave nentokesore qe hasen gjate zbatimit dhe perdorimit te tij.
Raporti i Studimit Hidrollogjik do të ketë përmbajtjen si më poshtë:
- teksti i raportit, parametrat llogaritjet hidrollogjike dhe pellgjet ujembledhese.
- materiali grafik, harta, planimetritë,
- konkluzionet dhe rekomandimet e grupit të studimit.

2.4 Pregatitja e metodollogjisë përfundimtare të punimeve të ndërtimit

Mbas përpunimit të projektit dhe hartimin e projektit përfundimtar të zbatimit Konsulenti duhet të kryejë rishikimin e metodollogjisë së ndërtimit. Metodollogjia e ndërtimit ndërmjët të tjerave duhet ti referohet dhe cështjeve mjedisore, cështjeve të monumenteve të kulturës apo historike të cilave duhet ti kushtojë vëmendje kontraktori.
Këtu konsulenti do të japë dhe propozimin e tij për vendet e marrjes materialeve që do sherbejnë për lëndë të parë në ndërtimin eobjektit cilësinë dhe specifikimet etyre.
Në këtë fazë gjithashtu, konsulenti do të përshkruajë dhe punimet ndihmëse, nevojat e ndërtimit të rrugëve të shërbimit të spostimeve të ndryshme elektrofonike, te masave per devijimin e pjesshem të trafikut apo tjera që dalin gjatë ndërtimit të veprës.
Konsulenti do të përshkruajë në mënyre të vecanë dhe masat e marra për sigurinë rrugore përfshirë dhe sinjalistikën.

2.5 Raporti përfundimtar i shpronësimeve.

Konsulenti në këtë fazë do të rishikojë investigimet e kryera në fazën e proejkt-idesë duke përshkruar tashmë në menyrë të qartë dhe të hollësishme listën e pronarëvë që shpronësohen, sipërfaqet e objekteve apo trojeve të bashkëngjitura me planimetritë e objekteve dhe gen-planet e trojeve, llogaritjet e sipërfaqeve si dhe vlerën e plotë të shpronësimit.
Bashkëngjitur me këto të dhëna do të jenë dhe miratimet e Zyrave të rregjistrimit të Pasurive të Paluejteshme apo në mungesë të dokumenteve të pronësisë ato të ALUIZNIT apo cdo miratim tjetër nga Pushteti Lokal. Kjo do të vlejë dhe për pronën shtetërore. Për këtë qëllim do të punojë ngushtë dhe me strukturat përkatëse të pushtetit vendor.
Lista e pronarëve e konfirmuar nga ZVRPP (Brenda 3-mujorit të fundit së bashku me adresat përkatëse). Lista do të jetë sipas materialit bashkëlidhur.

2.6 RAPORTI PERFUNDIMTAR I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT NË MJEDIS

Sipas ligjit Nr. Nr.10 440, datë 7.7. 2011 "PËR VLERËSIMIN E NDIKIMIT NË MJEDIS", procedura e vlerësimit të ndikimit në mjedis përfshin:
a) procesin paraprak të vlerësimit të ndikimit në mjedis;
b) procesin e thelluar të vlerësimit të ndikimit në mjedis.
Ky projekt nënshtrohet proçedures së vlerësimit paraprak të VNM-së. Hartimi I raportit të VNM-së duhet të bazohet në : VKM nr, 686, datë 29.7.2015" PËR MIRATIMIN E

RREGULLAVE, TË PËRGJEGJËSIVE E TË AFATEVE PËR ZHVILLIMIN E PROCEDURËS SË VLERËSIMIT TË NDIKIMIT NË MJEDIS (VNM) DHE PROCEDURËS SË TRANSFERIMIT TË VENDIMIT E DEKLARATËS MJEDISORE” **.**

Në Raportin paraprak të VNM-së, duhet të përfshihen:
a) përshkrimi i mbulesës bimore të sipërfaqes ku propozohet të zbatohet projekti, shoqëruar dhe me fotografi;
b) informacion për praninë e burimeve ujore, në sipërfaqen e kërkuar nga projekti dhe në afërsi të tij;
c) informacion lidhur me identifikimin e ndikimeve të mundshme, negative, në mjedis, të projektit, përfshirë ndikimet në biodiversitet, ujë, tokë dhe ajër;
ç) një përshkrim për shkarkimet e mundshme në mjedis, të tilla si: ujëra të ndotura, gaze dhe pluhur, zhurma, vibrime, si dhe për prodhimin e mbetjeve*;(Duhet të identifikohen venddepozitimet për mbetjet e ngurta të autorizuara nga pushteti vendor.)*
d) informacion për kohëzgjatjen e mundshme të ndikimeve negative të identifikuara;
dh) të dhëna për shtrirjen e mundshme hapësinore të ndikimit negativ në mjedis, që nënkupton distancën fizike nga vendndodhja e projektit, dhe vlerat e ndikuara që përfshihen në të;
e) mundësinë e rehabilitimit të mjedisit të ndikuar dhe mundësinë e kthimit të mjedisit të ndikuar të sipërfaqes në gjendjen e mëparshme, si dhe kostot financiare të përafërta për rehabilitimin;
ë) masat e mundshme për shmangien dhe zbutjen e ndikimeve negative në mjedis;
f) ndikimet e mundshme në mjedisin ndërkufitar (nëse projekti ka natyrë të tillë).
Raporti i paraprak i VNM-së të jetë i nënshkruar nga personi fizik/juridik i licencuar.
Aktin e regjistrimit të personit fizik/juridik, sipas legjislacionit në fuqi.

2.7 Volumet e punës dhe Preventivi

Bazuar në llogaritjet dhe vizatimet e projektit Konsulenti do të hartojë një listë me me të gjitha zërat e punimeve që janë pjesë përbërëse e listës përfundimtare të volumeve (Preventivi).
Preventivi do të shoqërohet me tabelat e volumeve dhe menyrën e llogaritjes tyre. Cmimet do të jenë ato njësi të miratuara me VKM. Një kopje të listës cmimeve njësi në rast se Konsulenti nuk arrin ta marrë nga fletoret zyrtare mund ta marrë në cdo kohë pranëA.Rr.Sh-së Zërat e punimeve që nuk janë përfshirë në listën e cmimeve njësi të miratuar Konsulenti do t’i shoqëroje me analizën e llogaritjes cmimit.
Projektuesi / konsulenti duhet te paraqese bashkengjitur preventivit nje permbledhese me te dhenat tekniko-ekonomike te projektit ku te perfshihen , por pa u kufizuar :
Kategoria e rruges, Gjatesia, Gjeresia , Pozicioni gjeografik , Veprat e artit pergjate rruges dhe vlera ndertimore e objektit.
Kosto per km te objektit .
Kosto per km nese ka te rrugeve dytesore/ sherbimit etj.
Kosto per km te veprave inxhinierike te vogla /te medha tunele/ viadukte/ ura / nyje/ mbrojtje lumore/masa inxhinierike /tombino/mure prites dhe mbrojtes/ nenkalime / mbikalime etj.
Kosto/km per sinjalistiken dhe sigurine rrugore.
Kosto per km te ndricimit rrugor.
Kosto/km te punimeve elektrike, elektro-mekanike.
Te tjera sipas natyres dhe llojit te nderhyrjes ne infrastrukturen rrugore

2.8 Pregatitja e raportit teknik per punimet elektro mekanike

Raporti i projektit të zbatimit punimeve elektro mekanike per rruge, nyjet dhe per tunelin, do të përfshijë të gjithë informacionin e mësipërm si dhe të reflektojë në trajtë të shkruar arsyet

mbi të cilat është bazuar hartimi i detajuar i projektit.Pervec ketyre rendesi e veçante për projektin e rishikuar të tunelit duhet te kete dhe ;
Skema grafike (vizatimet e linjave të ndriçimit, të ndriçimit emergjensës, të ndiçimit i evakuimit, të ventilimit, vizatimet e tokëzimeve, e mbrojtjes kundra zjarit dhe vizatimet e monitorimit dhe kontrolit të elementeve të tunelit).
Skema grafike (skema e shpërndaries të ngarkesave dhe te komandimit te elementeve të tunelit si dhe masat mbrojtës).
Llogaritia e fuqisë dhe lloji i ndriçimit.
Llogaritia e rënies të tensionit dhe të kabëllve të furnizimit si dhe të shpërndaries të energjisë elektrike.
Skemat e tokëzimit (lloji i tokëzimit të kabinës elektrike, të sallës komandimit)
Të gjitha materialet që do perdoren duhet të paraqiten karakteristikat teknike dhe çertifikatat cilësie.
Skema e citofonisë emergjense dhe e monotorimit të tunelit.
Tuneli duhet të ket linjë më vete.

2.9.Pregatitja e Raportit Përfundimtar Teknik të Projektit të Zbatimit.

Raporti i projektit të zbatimit do të përfshijë të gjithë informacionin e mësipërm si dhe të reflektojë në trajtë të shkruar arsyet mbi të cilat është bazuar hartimi i detajuar i projektit.
Bashkëngjitur me këtë raport do të jenë në origjinal të gjitha miratimet, lejet apo propoziomet e aktorëve pjesmarrës dhe të interesuar si Pushteti Lokal, ZRPP, ALUIZNI, DPUK, KESH, ALBTELEKOM, KKA (Këshilli Kombëtar i Arkeologjisë) Mjedisit, etj.
Per vete specifiken e ketij projekti Raporti do te jete i ndare vec per rrugen dhe vec per projektin e rishikuar te tunelit.
Drafti i raportit perfundimtar të projektit të zbatimit do të ketë datë dhe të jetë i firmosur dhe do të paraqitet në formë zyrtare tek A.Rr.Sh-së për shqyrtim dhe miratim.

2.9 Vizatimet

Konsulenti në fazën e projektit të zbatimit në formë grafike duhet të vizatimet e mëposhtme duke organizuar pjesën bazë të dokumentave të kontratës për zbatimin e punimeve.

Horografia në shkallën 1: 5 000 Në raste që zona e studimit është shumë e madhe duhet të pregatitet nje hartë përmbledhëse në nja shkallë të përshtatëshme.
Planimetri e hollësishme në shkallë 1:1 000; 1:500; 1:200.
Profil gjatësor H 1:1000 V 1: 100 dhe H 1;500 V 1:100.
Profila tërthor SH 1: 100; 1: 200
Profila tërthor tip SH 1:25; 1:50.
Profilat tip te tunelit SH 1;25, 1:50
Projekt te portaleve ne tunel.
Projekte te infrastruktures se brendshme te tunelit , ndricimi, ventilimi, drenazhimi, sinjalistika, siguria rrugore, linja e e mergjencës, sinjalizimit etj.
Harta e rilevimit topografik SH 1:1 000; 1:500; 1:200.
Harta hidrollogjike SH 1:1000, 1;500.
Harta gjeollogjike SH 1:1000; 1:500; 1:200.
Vizatime të seksioneve te tunelit, mureve mbajtes apo pritës , etj SH 1: 50; 1: 100
Vizatime te detajuara te nyjeve , te rrethrrotullimeve. 1;100, 1;50
Harta të ndryshme të ndjeshmërisë mjedisore , të objekteve kulturore dhe arkeollogjike në se ka, për të gjitha variantet SH 1:1 000
Planimetritë e shpronësimeve SH 1:1000 ; 1:500.

Planimetria e shpronësimit (e hedhur në sistemin koordinativ KRRGJSH/UTM zone 34) dhe vijën e saktë të shpronësimit shoqëruar me ortofoto dhe hartat treguese. Në planimetri do të paraqitet sipërfaqja që shpronësohet, zona kadastrale, nr.i pasurisë, emër mbiemër i pronarit dhe sipërfaqja e shpronësimit, vija e dukshme e shpronësimit.
Në planimetri të pasqyrohen objektet me nr katesh, muret, kufijtë etj.
Objektet që preken nga vija e shpronësimit të evidentohen qartë (nëse preken ose jo) dhe objektet që iu bllokohet aksesi si rezultat i projektit të rrugës të verifikohen që në fazën e projekt idesë nëse duhen shpronësuar ose jo.
Zonat ku do të merren materialet e ndërtimit lëndë e parë përfshirë dhe punimet ë përkohëshme vendet e depozitimive etj SH 1:1000
Plani i devijimit te trafikut të përkohshëm dhe sinjalistika për këtë qëllim.
Plani i sigurimit teknik ne punimet ne rruge dhe ne tunel.

3 Kushtet dhe mënyra e dorëzimit të projektit të zbatimit.

Mbas kthimit të draft raportit me vërjtje nga A.R.Sh-ja, Konsulenti do të pregatisë dhe dorëzojë në rrugë zyrtare nëA.Rr.Sh-ja projektin e plotë të zbatimit së bashku me Raportin Përfundimtar, Specifikimet teknike dhe Preventivin përfundimtar. Draft raporti të dorëzohet një kopje në format A-4.
Projekti do të dorëzohet në forme të shkruar në 3 kopje të firmosura në origjinal dhe në formatet e kërkuara A-3. Raportet do të dorëzohen në format A4.
Projekti i Zbatimit do të dorëzohet në tre kopje elektronike (në disk, DVD,CD) në formatin origjinal të punuar ose kompatibël me programet Cad,ArchGis etj. Në menyrë elektronike do të dorëzohen dhe raportet, preventivi dhe specifikimet teknike. Ato duhet të jenë në formatin origjinal të punuar.
Nje kopje e projektit duhet te sillet ne menyre elektronike dhe e firmosur elektronikisht. Kjo kopje do te sherbeje per marrjen e lejes se ndertimit.
Përvec kësaj Konsulenti do të pregatisë një kopje elektronike me pjesët kryesore të projektit në format “PDF” së bashku me raportin përfundimtar dhe specifikimet teknike. Kjo kopje elektronike (CD)do të shërbejë për tender.

4. Koha dhe Dorëzimi i Dokumentave

Sipas kushteve te kontrates por;
Projektideja - jo më shumë se 3 muaj nga data e nënshkrimit të kontratës.
Drafti i projektzbatimit jo më vonë se 3 muaj nga data e miratimit të projekt idesë, ndërsa dorëzimi i projektit të plotë të zbatimit- jo më vonë se 6 muaj nga data e nënshkrimit të kontratës.
Dorëzimi i projektit të zbatimit do të bëhet në rrugë zyrtare shoqëruar me fletë iventari. Ato duhet të jenë të firmosura dhe të vulosura në origjinal nga projektuesit.
Bashkëngjitur me projektin duhet të sillen edhe miratimet apo opsionet e Pushtetit Lokal ose të institucioneve të sipërpërmendura që kanë bashkëpunuar dhe që janë pjesëmarrës dhe aktorë në këtë projekt.