



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

AUTORITETI RRUGOR SHQIPTAR

# TERMA REFERENCE

**Për objektin :**

**“Masa inxhinierike për eliminimin e rrëshqitjeve, segmenti rrugore Qafë Mali - Fierzë, km2+500 dhe për pikat e rrezikshme në km 24+00, km 25+400, 25+500”,  
Projektim ndërtim, (Lamp Sum)**

TIRANË 2020

## Hyrje

Autoriteti Rrugor Shqiptar me fondet e buxhetit të vitit 2020 kërkon që të financojë ndërtimin e objektit “**Masa inxhinierike për eliminimin e rrëshqitjeve, segmenti rrugor Qafë Mali - Fierzë, km2+500 dhe për pikat e rrezikshme në km 24+00, km 25+400, 25+500**”.

## I. TË PËRGJITHSHME

Republika e Shqipërisë ndodhet në Europën Juglindore në brigjet perëndimore të Gadishullit të Ballkanit. Ajo shtrihet ndërmjet gjerësive veriore  $39^{\circ} 38'$  dhe  $42^{\circ} 39'$  dhe gjatësive lindore  $19^{\circ} 16'$  e  $21^{\circ} 40'$ . Largësia më e madhe ndërmjet pikës më veriore dhe asaj më jugore është 335 km dhe ndërmjet pikës më lindore dhe asaj më perëndimore është 150 km. Shqipëria e ka sipërfaqen  $28.748 \text{ km}^2$  dhe kufizohet: nga jugu, me Greqinë; nga lindja, me Maqedoninë; nga veriu dhe veriperndimi, me 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 tokësor, detar, liqenor 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 regjistrimit 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, 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/ftohët dhe lagështi.

## INFORMACION I PËRGJITHSHËM

Në Shqipëri operon:

Transporti ajror civil ndërkombëtar cili kryhet nëpërmjet aeroportit “Nënë Tereza” 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 2019 krahasuar me vitin 1990 ka shënuar një rënie të volumit të punës së tij si në atë të mallrave ashtu dhe në atë të pasagjerve, rënie kjo e shkaktuar kryesisht nga konkurrenca e këtij lloji transporti nga transporti automobilistik por dhe si rezultat i gjëndjes së keqësuar të infrastrukturës së këtij lloji 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 3636 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 1198 km i gjatë me nëntë lidhje kryesore që përbëjnë rrjetin bazë;

Rrjeti dytësor i cili është rreth 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.

Komponent kryesor të Rrjetit Rrugor Nacional janë korridoret:

### **Korridori Veri-Jug.**

Ka një gjatësi prej 374 km (me shtrirje nga Hani i Hotit në Gjirokastrë) në të cilin përfshihen segmentet rrugore:

Shkodër-Hani 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*.)

Fushë Krujë –Vorë –Rrogozhinë (66 km);

Rrogozhinë-Lushnjë; Lushnjë-Fier;

Fier-Tepelenë; Tepelenë-Gjirokastrë.

**Korridori Lindje- Perëndim** është pjesë e korridorit 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 korridor përfshihen segmentet

Durrës-Rrogozhinë (*ky segment është pjesë dhe e*

Korridorit Veri-Jug); Rrogozhinë-Elbasan;

Elbasan-Librazhd; Librazhd-Qukës; Qukës-Qafë Thanë.

### **Korridori Durrës–Morinë.**

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 Korridorit Veri-Jug*); Segmenti Milot-Rrëshen;

Segmenti Rrëshen-Kalimash;

Segmenti i tretë kalon nga Kalimashi në Kukës dhe në pikën kufitare të Morinës.

## **II PËRSHKRIMI**



Rruga Qafë Mali-Fierzë është pjesë e aksit kombëtar rrugor Shkodër-Pukë-Qafë Mali-Fierzë-Bajram Curri. Ky aks rrugor është në inventarin e ARRSH dhe në mirëmbajtje nga ky autoritet.

Segmenti rrugor Qafë Mali-Fierzë është segment i asfaltuar dhe i rehabilituar në vitin 2010.

Gjërësia e shtresave të asfaltit është 4.5-6.0 ml. Shtrihet nëpër një terren shumë të thyer malor, me skarpata dhe male të zhveshura nga bimësia dhe vende-vende me tendenca në rrëshqitje të trupit të rrugës. Në dimër ky segment mbulohet nga rreshjet e dëborës dhe bëhet shumë i vështirë për t'u pastruar për shkak të gjerësisë së vogël. Gjatë viteve të fundit janë bërë punime riparuese të veprave të artit, janë bërë punime të reja, si dhe është vendosur sinjalistika rrugore vertikale dhe është bërë vijëzimi i rrugës.

Ndër problematikat që hasen shpesh në këtë segment rrugor janë rënie të gurëve apo dherave nga skarpatat e pjerrëta të cilat shpesh herë janë jo në standartet e pjerrësisë së kërkuar. Koha e acartë e dimrit me rreshje dëbore apo ngrica, rëniet e pakontrolluara të rrëkeve apo ujrave nga lart skarpatave si dhe mirëmbajtja jo e mjaftueshme dimërore kanë sjellë dhe rrëshqitje si dhe rrezik për rrëshqitje të masave shkëmbore të shkëmbore si pasojë e ngricave.

Kështu në fazë kritike dhe në fazë emergjente paraqiten këto zona të përcjella dhe nga Supervizori i aksit rrugor dhe të inspektuara nga grupi i punës.

### ***Rrëshqitje ne kilometrin 2+500***



Rrëshqitja në këtë vend ka ndodhur disa vite më parë ku nga kujdesi i kompanive të mirëmbajtjes nuk është vënë dorë asnjëherë për ta rehabilituar ose sëpaku për ta minimizuar përkeqësimin e saj. Megjithatë është vënë re se kohët e fundit ajo paraqet një mosavancim të mëtejshëm të saj dhe si rrjedhojë paraqitet e stabilizuar. Por megjithatë ajo paraqet dhe ngushtim rruge gjë e cila sidomos gjatë ditëve me borë paraqet rrezikshmëri për mjetet që kalojnë në këtë aks rrugor.

Faktorët që mund të ndikojnë në aktivizimin e rrëshqitjes së mëtejshme të trupit të rrugës janë rreshjet atmosferike dhe kryesisht reshjet e dëborës.

Marrja e masave mbrojtëse kundër rrëshqitjes është më se e domosdoshme dhe urgjente, për të parandaluar rrezikun e mëtejshëm të rrëshqitjes, si dhe për të krijuar parametrat normal teknik për qarkullimin e automjeteve.

### ***Rrëshqitje në km 24+000.***

Rrëshqitjet në këto tre zona pothuajse kanë problematikë të njëjtë.

Këto rrëshqitje kanë ndodhur në skarpatat e sipërme të rrugës, në krahun e majtë të drejtimit Pukë-Fierzë.

Rrëshqitja në km 24+000 është stimuluar nga relievi i zonës ku ujrata e shiut që vijnë nga faqet e malit të favorizuara nga skarpata shumë të pjerrëta, e ndihmojnë në periudhë shirash rënien me forcë të ujit duke dëmtuar si pjesët e sipërme dhe të poshtme të skarpatave të rrugës dhe jo vetëm por forca rënës e masivit që shkëputet ka dëmtuar dhe shtresat asfaltike të rrugës. Një arsye tjetër është edhe përbërja gjeologjike e tokës që në kontakt me ujin



ka cuar në qullëzimin dhe rritjen e ngarkesës së masivit dhe si përfundim rrëshqitjen e masivit në trup të rrugës.

### ***Rrëshqitje në km 25 + 400,***



Në km 25+ 400 ka dëmtim të murit mbajtës në krahun e djathtë të rrugës, për shkak të aktivizimit të rrëshqitjes duke rrezikuar dhe sigurinë në rrugë pasi elementët mbështetës të guardrailit në anë të rrugës janë ekspozuar nga dëmtimi i murit mbajtës të skarpatës së rrugës , gjë e cila bën humbjen e funksionit mbrojtës të guardrailit pasi është pothuajse jashtë funksionit të tij.

### *Rrëshqitje në km 25 + 500,*



Skarpata e rrugës nga ana e shkëmbit përbën problem për rënien e gurëve në trup të rrugës problematikë kjo, e krijuar nga kushtet klimatike si reshjet e shiu, debora, akulli, pozicioni gjeografik i këtij segmenti me terren të thyer malor. Si rrjedhim, rreshjet e dëborës për periudhën dimërore meqënëse temperaturat janë të ulta qëndrojnë për një kohë shumë të gjatë. Ciklet e ngrirje-shkrirjes kanë çuar në simulimin e aktivizimit të kësaj rrëshqitjeje.

Duke parë gjëndjen ekzistuese, për eliminimin e këtyre rrëshqitjeve rruga ka nevojë por pa u kufizuar për:

Ndërhyrje për të parandaluar rrezikun e aktivizimit të mëtejshëm të këtyre rrëshqitjeve me qëllim garantimin e qarkullimit të sigurtë të mjeteve motorrike dhe përdoruesve të rrugës. Konsulenti të propozojë masa mbrojtëse inxhinierike duke dhënë zgjidhje definitive e afatgjatë që i rezistojnë temperaturave të ulta karakteristike për këtë zonë si punime betoni e betonarme për strukturat anash rrugës, ndërtimin e veprave të artit për përballimin e rrëshqitjeve të skarpatës së rrugës në të dy krahët, zgjidhjen e drenazhimit të ujrave të shirave, riparimin e trupit të rrugës nga ndërhyrjet që do të kryhen si dhe vendosjen e elementëve të nevojshëm të sinjalistikës e sigurisë në rrugë.

### **III. OBJEKTIVAT**

Objekti primar i këtyre Termave të Referencës është:

Të hartohet projekti i zbatimit për marrjen e masave inxhinierike në zonat e rrëshqitjeve të përshkruara si më lartë duke mos u kufizuar dhe në masa tjera të këtij segmenti rrugor që një konsulent me eksperiencë mund të vëjë re, të realizohen të gjitha matjet dhe investigimet e nevojshme, për të mbledhur informacionin e saktë për hartimin e projekt zbatimit për zonat e rrëshqitjes si më poshtë:

- Km 02+500
- Km 24+000
- Km 25+400
- Km 25+500

### **IV QËLLIMI I PUNËS**

Kontraktori (Konsulenti) do të studiojë e të marrë në konsideratë çdo studim që ka të bëjë me masat inxhinierike. Kontraktori (Konsulenti) për realizimin e detyrës së tij duhet të studiojë e të marrë në konsideratë situatën gjeologjike dhe hidrografike dhe në mbështetje të tyre të propozojë masat e nevojshme inxhinierike. Ai duhet të mbështetet e të zbatojë legjislacionin shqiptar në këtë drejtim.

Kontraktori (Konsulenti) duhet të marrë në konsideratë dhe të studiojë në vecanti hartën gjeologjike të zonës si dhe të tregojë kujdes në kryerjen e testimeve apo sondazheve për të nxjerrë realisht shkakun e këtyre fenomeneve të ndodhura në këtë segment rrugor.

### **V. KËRKESAT PËR PROJEKT ZBATIMIN**





Mbas rikonicionit në vënd dhe mbas matjeve dheurvejimeve të duhura gjeologjike, hidrologjike etj konsulenti do të përgatisë dhe të përmbledhë projektin e plotë për zbatim i cili duhet të përmbajë:

### **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 të zbatimit të punimeve. Varianti përfundimtar dhe i miratuar i zgjidhjes së planimetrisë i përcaktuar tashmë dhe i fiksuar në harta dixhitale duhet që të fiksohet edhe në terren nëpërmjet pikave kryesore të rrjetit koordinativ, të cilat duhet të kenë koordinatat dhe kuotat përkatëse. Këto pika do t'i shërbejnë ndërtuesit për piketimin përfundimtar të zonave ku do projektohen masat inxhinierike, gjithashtu të fiksohen në terren piketat.

Kontraktori (Konsulenti) do të paraqesë një raport të saktë të vendodhjes së piketave kryesore të vendosura prej tij për zbatimin e punimeve.

Të gjitha kuotat e përdorura do të jenë absolute dhe të fiksuara në repera fikse betoni.

Në cdo rast me fillimin e punimeve nga Kontraktori, konsulenti do të jetë prezent për dorëzimin e këtyre piketave.

### **Raporti përfundimtar i Studimit Gjeologjik**

Studimi gjeologjik duhet të jetë i saktësuar duke përfshirë të gjithë dukurinë, aksin, këndin dhe analizën e saktë gjeomorfologjike të zonave rrëshqitëse.

Raporti i Studimit Gjeologjik duhet të përpilohet për secilën dukuri fiziko-gjeologjike të trajtuar dhe për secilin segment të veprës duke përfshirë dhe materialet e ndërtimit.

Raporti i Studimit Gjeologjik do të ketë përmbajtjen si më poshtë:

- Shkaqet e ndodhive të rrëshqitjeve;
- Sa është parashikuar ky fenomen në raportin gjeologjik të projektit bazë;
- Cilat janë masat inxhinierike që duhet të merren për stabilizimin e këtyre rrëshqitjeve;
- Fotografi ilustrative të kësaj zone;
- Harta gjeologjike e zonës, material grafik, planimetri, prerje gjeologo-inxhinierike;
- Përcaktimi i vetive fiziko – mekanike të nevojshme për llogaritjen e zgjidhjes përfundimtare të masave inxhinierike.
- Përcaktimi i qartë i vijës së rrëshqitjeve i këndit dhe gjatësinë e saj.
- Konkluzionet dhe rekomandimet e specialistëve.

## **Raport përfundimtar i Studimit Hidrologjik**

Ky raport duhet të jetë i saktësuar duke përfshirë të gjitha prurjet përgjatë segmentit rrugor ku ndodhen këto rrëshqitje. Raporti duhet të përpilohet për secilin segment të rrëshqitjes duke përlogaritur dhe marrë parasysh edhe rreshjet shumëvjeçare të kësaj zone. Ai duhet të përmbajë :

- Tekstin e raportit, llogaritjet hidrologjike dhe zonat ujëmbledhëse.
- Materialin grafik
- Hartat
- Planimetritë
- Konkluzionet e rekomandimet e grupit që ka përgatitur studimin.

## **Raporti përfundimtar teknik i Projekt Zbatimit**

Raporti i projektit të zbatimit do të përfshijë të gjithë informacionin si dhe të reflektojë në trajtë të shkruar arsyet mbi të cilat është bazuar hartimi i detajuar i projektit.

Raporti përfundimtar i projektit të zbatimit do të jetë i firmosur dhe do të paraqitet në formë zyrtare në A.Rr.Sh për shqyrtim dhe miratim.

Ky raport duhet të përmbajë llogaritjet statike të masave inxhinierike.

Gjithashtu ky raport do të përmbajë edhe llogaritjet për sinjalistikën horizontale, vertikale dhe sigurinë rrugore ( instalim mbrojtëse metalike) në zonat e rrëshqitjes.

## **Vizatimet**

Kontraktori (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.
- Planimetri e zonave të rrëshqitjes në shkallë 1:100; 1:50
- Profil gjatësor H 1:100 V 1: 50 .
- Profila tërthorë SH 1: 100; 1:50
- Harta e rilevimit topografik SH 1:500; 1:200



- Harta hidrologjike SH 1:1 000
- Harta gjeologjike SH 1:1 000; 1:500; 1:200
- Prerje të ndryshme gjeologjike të shoqëruara me rrafshin e rrëshqitjes SH 1:100
- Vizatime të veprave të artit, mureve mbajtës apo pritës, themelet, mbrojtje të ndryshme etj. SH 1: 50: 1:25.

### **Volumet e punës dhe Preventivi.**

Kontraktori (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 vizatimeve 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. Librezat e masave do të jenë të përfshira së bashku me llogaritjet e preventivit.

Raporti duhet të jetë i firmosur nga autorët (konsulenti).

Kontraktori (Konsulenti) në këtë fazë do të paraqesë dhe dokumentacionin për lejën mjedisore dhe kërkesat për mjedisin si më poshtë;

### **RAPORTI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT NË MJEDIS**

Projekti rrugor ‘‘Masa Inxhinierike për eliminimin e rrëshqitjeve, segmenti rrugor Qafë Mali – Fierzë, km 2+500 dhe për pikat e rrezikshme në km 24+000, km 25+400, km 25+500.’’ i nënshtrohet procedurës së vlerësimit paraprak të VNM-së, hartimi i Raportit të VNM-së dhe Relacionit Teknik duhet të bazohet në: Vendimin Nr. 686, datë 29.7.2015 ‘‘Për Miratimin e Rregullave, të Përgjegjësisë e të Afateve për Zhvillimin e Procedurës së Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis (VNM) dhe procedurës së Transferimit të Vendimit të Deklaratës Mjedisore’’.

**PER FAZËN E PROJEKT-ZBATIMIT** konsulenti do të dorëzojë:

- 1. Raportin paraprak të VNM-së**
- 2. Relacionin Teknik të projektit të propozuar**

#### **1. 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 identifikuar;
- 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).

## **2. Në Relacionin Teknik të projektit të propozuar, duhet të përfshihen:**

- a) qëllimi i projektit të propozuar;
- b) planimetritë e vendndodhjes së projektit, ku të pasqyrohen në hartë topografike kufijtë e sipërfaqes, të shoqëruar me koordinatat, sipas sistemit koordinativ GAUS KRUGE, fotografi dhe të dhëna për përdorimin ekzistues të sipërfaqes që do të përdoret përkohësisht apo përherë nga projekti, gjatë fazës së ndërtimit apo funksionimit të veprimtarisë;
- c) informacionin për qendrat e banuara, në zonën ku propozohet të zbatohet projekti, shoqëruar me fotografi dhe të dhëna për distancën e tyre nga vendndodhja e projektit të propozuar, si dhe përcaktimin e njësisë së qeverisjes vendore që administron territorin ku propozohet projekti;
- ç) skicat dhe planimetritë e objekteve dhe strukturave të projektin, si dhe mënyrat dhe metodat që do të përdoren për ndërtimin e objekteve dhe strukturave të projektit;
- d) përshkrimin e proceseve ndërtimore dhe teknologjike, përfshirë kapacitetet prodhuese /përpunuese, sasitë e lëndëve të para dhe produktet përfundimtare të projektit;
- dh) informacionin për infrastrukturën e nevojshme për lidhjen me rrjetin elektrik, furnizimin me ujë, shkarkimet e ujërave të ndotura dhe mbetjeve, si dhe informacionin për rrugët ekzistuese të aksesit apo nevojën për hapje të rrugëve të reja;
- e) programin për ndërtimin, kohëzgjatjen e ndërtimit, kohëzgjatjen e planifikuar për funksionimin e projektit, kohën e mundshme të përfundimit të funksionimit të projektit dhe, sipas rastit, edhe fazën e planifikuar të rehabilitimit të sipërfaqes, pas mbarimit të funksionimit të projektit;
- ë) lëndët e para që do të përdoren për ndërtimin dhe mënyra e sigurimit të tyre (materiale ndërtimi, ujë dhe energji);
- f) informacionin për lidhjet e mundshme të projektit me projekte të tjera ekzistuese përreth/pranë zonës së projektit;
- g) informacionin për alternativat e marra në konsideratë, për sa i takon përzgjedhjes së vendndodhjes së projektit dhe teknologjisë që do të përdoret;
- gj) të dhënat për përdorimin e lëndëve të para gjatë funksionimit, përfshirë sasitë e ujit të nevojshëm, të energjisë, lëndëve djegëse dhe mënyrën e sigurimit të tyre;
- h) aktivitete të tjera që mund të nevojiten për zbatimin e projektit, si ndërtimi i kampeve apo rezidencave etj;

- i) informacionin për lejet, autorizimet dhe licencat e nevojshme për projektin, në përputhje me përcaktimet e bëra në legjislacionin në fuqi, si dhe institucionet kompetente për lejimin / autorizimin/ licencimin e projektit;
- j) kopje të lejeve, autorizimeve dhe licencave që disponon zhvilluesi për projektin e propozuar, në përputhje me përcaktimet e bëra në legjislacionin në fuqi, si dhe institucionet kompetente për lejimin / autorizimin/licencimin e projektit.

## **KËRKESAT PËR NDERTIMIN E OBJEKTIT**

Bazë për fazën e ndërtimit të objektit :

**“Masa inxhinierike për eliminimin e rrëshqitjeve, segmenti rrugore Qafë Mali - Fierzë, km2+500 dhe për pikat e rrezikshme në km 24+00, km 25+400, 25+500”**

do të shërbejë Rregulli Teknik për Ndërtimin e Rrugëve (RrTNRr, 2015), sipas:

- SNR 2 – Punimet e dherave
- SNR 3 – Ndërtimet rrugore
- SNR 4 - Drenazhet
- SNR 5 - Strukturat
- SNR 6 – Pajisjet Rrugore
- 

Në cdo rast dimensionet do t'i përgjigjen kategorisë së rrugës ekzistuese Shkodër-Pukë Fierzë.

**Për fazën e ndërtimit kontraktori duhet të pajiset me lejet si më poshtë:**

- Përgatitja e dokumentacionit të nevojshëm për marrjen e Lejes Mjedisore ,bazuar në ligjin Nr. 10440, date 07.07.2011’’ PËR VLERËSIMIN E NDIKIMIT NË MJEDIS’’ (VNM-së) të ndryshuar, dhe VKM nr. 686, datë 29.07.2015 ‘‘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’’ për objektet që do të ndërtohen.
- Përgatitja e dokumentacionit për heqjen nga fondi pyjor në mbështetje të VKM nr.1353, datë 10.10.2008 ‘’Për përcaktimin e rregullave për paraqitjen e kërkesës, mbajtjen dhe plotësimin e dokumentacionit teknik, si dhe të kriterëve e të procedurave të zvogëlimit të sipërfaqes e të vëllimit të fondit pyjor’’, i ndryshuar, si dhe të VKM nr.1374, datë 10.10.2008 ‘’Për përcaktimin e rregullave dhe të procedurave që ndiqen për heqjen, shtimin dhe ndryshimin e destinacionit të fondit kullosor’’,
- Përcaktimi i venddepozitimit të interteve nga Njësi e Vetëqeverisjes Vendore(NJVV)
- Përgatitja e dokumentacionit të nevojshëm për aplikimin e Lejes së Infrastrukturës bazuar në ligjin Nr. 107/2014 datë 31.07.2014 ‘‘Për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit’’ i ndryshuar dhe në Vendimin Nr. 408, datë 13.05.2015.

## **Pregatitja e metodologjisë përfundimtare të punimeve të ndërtimit**

Mbas përpunimit të projektit dhe hartimin e projektit përfundimtar të zbatimit Kontraktori duhet të kryejë rishikimin e metodologjisë së ndërtimit. Ai do të japë dhe propozimin e tij për vendet e marrjes së materialeve që do shërbejnë për lëndë të parë në ndërtimin e objektit cilësinë dhe specifikimet etyre.

Në këtë fazë gjithashtu, Kontraktori do të përshkruaj dhe punimet ndihmëse, të masave për devijimin e pjesshëm të trafikut apo punime të tjera që dalin gjatë ndërtimit të veprës.

Kontraktori do të përshkruajë në mënyrë të veçantë dhe masat e marra për menaxhimin e trafikut, aplikimin e skemave të përkohëshme, sigurinë rrugore përfshirë dhe sinjalistikën.

## **FAZAT, AFATET DHE MIRATIMET**

### **Fazat**

Fazat e parashikuara dhe afatet orientuese për ndërtimin e objekteve janë:

### **Projekti**

Projekti i zbatimit për të gjithë segmentet e rrëshqitjes 1 muaj

### **Organizimi i Kantjerit**

Ndërtimi i kantjerit	10 ditë
Ndërtimi sipas projektit	3 muaj
Monitorimi dhe garancia e difekteve	24 muaj

Të gjitha fazat do të kontrollohen dhe miratohen nga ARRSH.

Kontraktori (Konsulenti) në fund të cdo faze duhet të paraqesë këto raporte:

Raportet e projektimit (të detajuar sipas procese)

Raport të detajuar të ecurisë punimeve

Raportin teknik (të detajuara sipas proceseve, topografik, gjeologjik, gjeoteknik, hidrologjik etj)

Raportin e menaxhimit të trafikut dhe sinjalistikës provizore gjatë kryerjes së punimeve

Raportin e Monitorimit gjatë ndërtimit

### **Afatet**

Kontraktori (Konsulenti) duhet të përcaktojë me detaje sipas fazave të parashikuara afatet kohore të realizimit të punimeve. Afatet e dhëna në tabelën më sipër janë vetëm orientuese. Afatet do të jenë funksion i metodologjisë së ndërtimit dhe organizimit të brendshëm të



kontraktorit. Në çdo rast afatet e dhëna nga Konsulenti duhet të jenë të arsyetuara të shoqëruara me shpjegimet e përdorimit, ciklit të punës së makinerive, fuqisë punëtore.

