



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
AUTORITETI RRUGOR SHQIPTAR

TERMA REFERENCE

Për Objektin:
“Studim Projektim Bypass-i Sarandë”

Tiranë 2024

Tabela përmbledhëse

1. INFORMACION I PËRGJITHSHËM.....	3
<i>1.1. Emërtimi i Projektit.....</i>	<i>3</i>
<i>1.2. Hyrje</i>	<i>3</i>
<i>1.3. Përshkrim i Përgjithshëm</i>	<i>3</i>
<i>1.4. Përshkrimi i gjendjes ekzistuese dhe gjetjeve në terren.....</i>	<i>4</i>
<i>1.5. Kuadri Ligjor dhe Institucional.....</i>	<i>5</i>
2. SUPOZIMET DHE RISQET	7
<i>2.1. Supozimet</i>	<i>7</i>
<i>2.2. Rreziqet.....</i>	<i>7</i>
3. QËLLIMI I PUNËS.....	7
<i>3.1. Përshkrimi i Punës.....</i>	<i>7</i>
<i>3.2. Objektivat e Punës.....</i>	<i>8</i>
4. KËRKESAT PËR KONSULENTIN DHE PARAQITJA E DOKUMENTACIONIT	9
<i>4.1. Projekt – Ideja</i>	<i>9</i>
<i>4.2. Projekt – Zbatimi.....</i>	<i>13</i>
5. FAZAT, AFATET DHE MIRATIMET.....	19
<i>5.1. Fazat dhe miratimet</i>	<i>19</i>
<i>5.2. Afatet</i>	<i>20</i>
6. PËRGATITJA E DOKUMENTAVE TË TENDERIT.....	20
7. PAGESA	20

1. INFORMACION I PËRGJITHSHËM

1.1. Emërtimi i Projektit

Autoriteti Rrugor Shqiptar me buxhetin e shtetit të vitit 2024 dhe në vazhdim, në programin “Transport Rrugor”, ka planifikuar financimin e projektit me objekt **“Studim Projektim Bypass-i Sarandë”**

1.2. Hyrje

Vendi ynë ndodhet në Europën Juglindore, në brigjet perëndimore të Gadishullit të Ballkanit. Ai shtrihet ndërmjet gjerësive veriore 39°38' dhe 42°39' dhe gjatësive lindore 19°16' e 21°40'. Largesia më e madhe ndërmjet pikës më veriore dhe asaj më jugore është 335km dhe distanca ndërmjet pikës më lindore dhe asaj perëndimore është 150km. Shqipëria ka një sipërfaqe prej 28 748 km² dhe kufizohet: nga jugu me Greqinë, nga lindja me Maqedoninë e Veriut, nga veriu dhe veriperëndimi me Malin e Zi dhe nga 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 janë 657 km, detar 316 km, liqenor 73 km dhe lumore 48 km. Vija bregdetare është 427 km e gjatë, nga të cilat 273km i përkasin bregdetit të Adriatikut dhe 154 km bregdetit të Jonit.

Për të bërë të mundur transportin e mallrave dhe pasagjerëve, në Shqipëri operojnë të gjitha llojet e transportit si:

- Transporti ajror civil ndërkombëtar, i cili kryhet nëpërmjet aeroportit "Nënë Tereza" në Rinas, aeroporti “Zayed” i Kukësit dhe së shpejti edhe aeroporti i Vlorës.
- Transporti hekurudhor. Gjatësia e linjës hekurudhore në shfrytëzim është 409 km.
- 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, i cili shërben si portë hyrëse e korridorit të VIII për Shqipërinë.

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. Ky rrjet përfshin 3 636 km rrugë kombëtare, 10 500 km rrugë ndër urbane dhe pjesa tjetër prej 4 000 km është nën juridiksionin e njësive të pavarura, ndërmarrjeve ose firmave private.

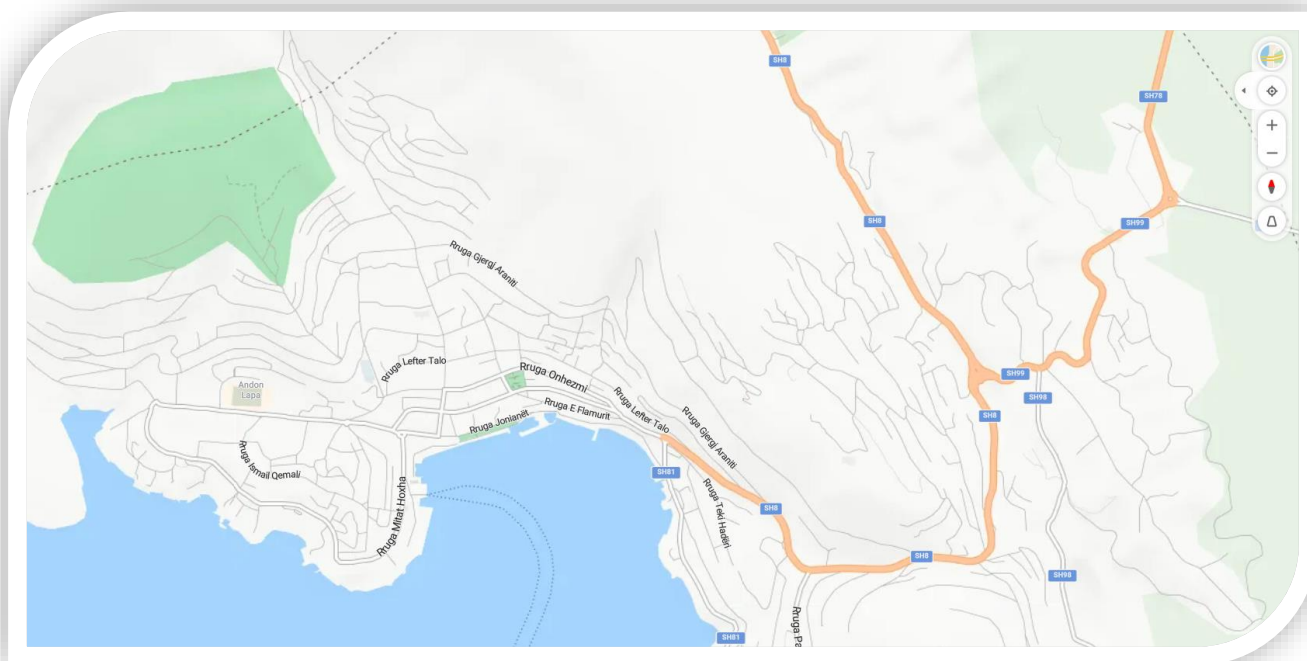
1.3. Përshkrim i Përgjithshëm

Gjurma e rrugës që duhet studiuar shtrihet brenda territorit të Bashkisë Sarandë.

Bashkia Sarandë ka një sipërfaqe prej 571.94 km². Sipas Censurit të vitit 2011 Bashkia Sarandë ka një popullsi prej 20,227 banorësh. Saranda gjithashtu, ka një vijë bregdetare që fillon nga Koka e Qefalit në veri deri te Kanali i Vivarit në jug, ku shërbimet e turizmit detar dhe kulturor përbëjnë burimin kryesor të të ardhurave. Asetet kryesore ekonomike të qytetit janë deti, peshkimi, liqeni i Butrintit dhe pasuritë arkeologjike. Saranda është përfshirë nga një bum i paprecedent ndërtimi në shumicën e rasteve pa leje, të cilat kanë dëmton një pjesë të madhe të potencialit turistik të qytetit ndërkohë që kanë zhytur në krizë infrastrukturën komunale.

1.4. Përshkrimi i gjendjes ekzistuese dhe gjetjeve në terren

Saranda është një nga qytetet më të rëndësishme të turizimit bregdetar në Shqipëri dhe përjeton një katërfishim të popullsisë në sezonin veror me një trend gjithnjë në rritje. Një frekuentim kaq i lartë turistik në sezonin veror sjell një situatë tejet të rënduar të trafikut në qytet dhe sidomos në hyrje-daljet e tij. Sistemit rrugor ekzistues si brenda qytetit ashtu dhe përreth, është i pamjaftueshëm për akomodim të një fluksi të tillë. Trafiku i rënduar deri në bllokim, vecanërisht në hyrje të qytetit është kthyer në një normë, gjatë sezonit turistik. Rrjeti rrugor ekzistues është i tillë ku qyteti i Sarandës aksesohet vetëm nëpërmjet një pike hyrje – dalje, Qafë Gjashta.



Rrjeti rrugor ekzistues

Nga vërtetimet të herë-pas-hershme të nyjeve kryesore të hyrjes së qytetit në periudha piku, veçanërisht në sezon veror, ka rezultuar se pothuaj të gjitha nyjet kryesore të qytetit kanë vështirësi të theksuara në qarkullim.

Nga sa më sipër, mendojmë se zgjidhje për këtë lloj bllokimi, është realizimi i një pike të re hyrje për në qytetin e Sarandës. Kjo hyrje e re, mendohet se mund të vendoset në pjesën veriore të qytetit dhe të lidhet direkt me aksin rrugor [SH8] Sarandë – Himarë. Kjo hyrje e re do bënte të mundur evitimin e nyjes së Qafë Gjashtës, tashmë të mbingarkuar nga trafiku.

Më poshtë paraqitet një plan i përgjithshëm për ndërhyrjet e parashikuara/propozuara, megjithatë është detyrë e projektuesit të studiojë në detaje, të japë sygjerrime dhe të gjejë alternativën më të përshtatshme për të garantuar zgjidhjen e problematikave që kanë të bëjnë me trafikun e mbingarkuar të qytetit të Sarandës.



Planimetria e përgjithshme e zonës në studim

1.5. Kuadri Ligjor dhe Institucional

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjitikës (MIE) është mbikqyrësja kryesore për Transportin Rrugor në Shqipëri. Qeveria Shqiptare dhe Ministria po ndërmarrin veprime legjislative për reformimin e sektorëve të ndryshëm të transportit. MIE nëpërmjet ARRSH-së menaxhon sektorin e Transportit Rrugor për rrjetin rrugor kombëtar.

Konsulenti është i detyruar të bashkëpunojë ngushtë me Strukturat e Pushtetit Qëndror & Lokal në territorin e të cilës do të kalojë ky segment rrugor që i përket Bashkisë Sarandë, me Agjensinë Kombëtare të Mjedisit, Drejtoritë Rajonale të Mjedisit, O.S.SH.E, Drejtoritë e Ujësjellës- Kanalizimeve, si dhe me subjekte të tjera që paraqesin interes për zgjidhjen e projektit.

Konsulenti do bashkëpunojë me këto organe për të siguruar azhurnimet aktuale ekzakte për paraqitjen e varianteve më të përshtatshme, për plotësimin me elementet e nevojshëm të infrastrukturës, për plotësimin e dokumentacionit të shpronësimeve dhe miratimet ligjore në organet përkatëse etj.

Siguria rrugore është një përgjegjësi që shpërndahet në disa ministri nëpërmjet Komitetit Ndërministerial që kryesohet nga Kryeministri.

Sistemi legjislativ aktual ku duhet të bazohet konsulenti por jo të limitohet si dhe aktet ligjore kryesore e nënligjore i përmendim më poshtë :

- Ligji Nr 10164/2009; “Për ARRRSH “;
- Ligji Nr. 8378/1998;”Për Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë” në të cilin përcaktohen kategoritë e rrugës, institucionet përgjegjëse për kontrollin e rrugëve, maksimumi i lejuar i dimensioneve dhe peshës së lejuar të mjetit, sinjalistika e domosdoshme vertikale -horizontale;
- Ligji Nr. 8308/1998;” Për Transportin Rrugor” i cili rregullon kushtet dhe mënyrën si transporti i pasagjerëve dhe mallrave do të kryejë aktivitetet në transportin vendas dhe ndërkombëtar;

- Rregullorja: "Rregullat e aprovuara për pranimin operatorëve të transportit të mallrave dhe pasagjerëve orët e udhëtimit të rregjistruar sa më mirë në një dokument zyrtar të miratuar me vendim Nr. 1243/2008;
- Ligji Nr. 10431 datë 09.06.2011: "Për mbrojtjen e mjedisit";
- Ligji Nr. 10440 datë 07.07.2011; "Për vlerësimin e ndikimit në mjedis" dhe aktet nënligjore që rrjedhin nga ky ligj;
- Ligji Nr. 8405, datë 17.9.1998; "Për urbanistikën" (i përditësuar);
- Ligji Nr. 10119, datë 23.4.2009: "Për planifikimin e territorit të Republikës së Shqipërisë"; (I përditësuar);
- Ligji Nr. 158/2013: "Për Sigurinë në Tunelet Rrugore"
- VKM Nr.722 datë 19.11.1998: "Për miratimin e rregullores së urbanistikës"(i përditësuar);
- VKM Nr. 1214, datë 03.09.2008 "Për miratimin e Strategjisë Sektoriale të Transportit";
- V.K.M Nr. 153/2000 për aplikimin e Rregullores dhe Implementimin e Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë;
- VKM Nr 354, datë 11.05.2016;" Mbi miratimin e manualit të tarifave për shërbime për planifikim territori, projektim, mbikqyrje dhe kolaudim";
- VKM Nr. 628, datë 15.07.2015: "Mbi miratimin e standarteve të zbatimit dhe të projektimit të rrugëve."
- V.K.M Nr. 9, dt 11.1.2024: "Për miratimin e rregullave për projektet që duhet t'i nënshtrohen oponencës teknike sipas secilës fushë projektimi, si dhe procedurat që ndiqen në këto raste".
- VKM Nr. 216, dt 13.04.2023: "Për krijimin dhe funksionimin e sistemit të integruar për informatizimin e manualit të çmimeve për zërat e punimeve në ndërtim".
- VKM Nr. 483, dt 17.6.2020: "Për miratimin e rregullës teknike, për kushtet teknike dhe garantimin e sigurisë së instalimeve elektrike të tensionit të lartë, mbi 1 kv"
- V.K.M Nr.35, datë 18.1.2006:" Për miratimin e rregullores për punimet e ndërtimit të sistemeve të kanalizimeve, për largimin e ujërave të përdorimit shtëpiak";
- V.K.M Nr. 312, datë 5.5.2010:" Për miratimin e rregullores "Për sigurinë në kantier";
- V.K.M Nr. 2, datë 8.5.2003:" Për klasifikimin dhe strukturën e kostos së punimeve të ndërtimit";
- Udhëzim i M.P.P.T Nr. 9, datë 3.07.2012 "Mbi auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore" dhe "Udhëzuesi i Auditimit të sigurisë rrugore";
- Konventa e shenjave dhe sinjaleve rrugore Vjenë, 8 Nëntor 1968. Aderimi në këtë Konvente me Ligjin nr.9142, datë 16.10.2003, e vlefshme nga 6 shkurt 2004;
- Marrëveshja Evropiane për arteriet kryesore të trafikut ndërkombëtar (AGR).Republika e Shqipërisë ka miratuar aderimin në këtë Marrëveshje me Ligjin Nr.9511, datë 10.04.2006.

Nga ana teknike, konsulenti duhet t'u referohet Standarteve Shqiptare në fuqi, Standarteve të vendeve që janë pjesë e Bashkimit Europian, si dhe dokumentave të vlefshëm për realizimin e studimit të këtij objekti. Ndër të cilët, po pa u limituar, janë:

- Plani i Përgjithshëm Vendor i Bashkisë Sarandë.
- Master plani i Transportit Kombëtar i përcaktuar nga Qeveria Shqiptare;
- Standartet Shqiptare të projektimit dhe të zbatimit të rrugëve,
- EuroCode-et për problematika që nuk mbulohen nga Standartet Shqiptare,
- Projektin e rrugës së gjashtë (akoma në fazë studimore) që lidhet me segmentin rrugor objekt i kësaj detyre projektimi.

2. SUPOZIMET DHE RISQET

Realizimi i plotë dhe i besueshëm i projektit ndikohet por jo të limitohet nga:

2.1. Supozimet

- Bashkëpunimi mes ARRSH-së dhe Autoriteteve Qëndrore apo Lokale, si dhe me subjekte të tjera që paraqesin interes, për zgjidhjen e problematikave për realizimin e projektit;
- Standartet e përdorura për realizimin e projektit;
- Përzgjedhja e stafit dhe manaxhimi i projektit nga ana e Autoritetit Rrugor Shqiptar.

2.2. Rreziqet

- Kualifikimi i stafit projektues;
- Saktësimi i sipërfaqeve që do të shpronësohen;
- Cilësia e informacionit për trafikun, relievin, gjeoteknikën, hidrologjike etj;
- Cilësia e hartave referuese;
- Implemetimi i drejtë dhe i saktë i standarteve referues;
- Cilësia e studimeve të mëparshme, etj.

3. QËLLIMI I PUNËS

3.1. Përshkrimi i Punës

Ajo çfarë kërkohet në këto Terma Reference është pikërisht studimi dhe hartimi i një projekti të detajuar që merr për bazë dhe zbaton standartet e miratuara me VKM Nr. 628 datë 15.07.2015 “Rregullorja Teknike e Projektimit dhe Ndërtimit të Rrugëve”, për ndërtimin e një segmenti të ri rrugor që lidh Qafë Gjashtë me rrugën nacionale [SH8] Sarandë – Himarë.

Shërbimi i konsulencës do të përfshijë, por jo të limitohet, si më poshtë:

- Përcaktimi dhe identifikimi i shqetësimeve dhe kërkesave të banorëve të zonës;
- Përcaktimi dhe identifikimi i shqetësimeve dhe kërkesave të operatorëve të ndryshëm;
- Identifikimi i pasojave ekonomike dhe mjedisore;
- Kursimi i kohës së përgatitjes të drafteve duke i trajtuar në mënyrën e duhur çështjet kryesore dhe si pasojë, duke shmangur nevojën për rishkrimin apo plotësimin e tyre;
- Eksplorimi konceptual i alternativave;
- Rishikimi dhe vlerësimi i të dhënave ekzistuese, informacionit, fotografimeve ajrore, hartave dhe të njohurive mbi fushat kryesore të cilat përftohen gjatë punës në zyrë si dhe gjatë kryerjes së vizitave të detyrueshme në kantier nga grupi projektues;
- Analizimi i informacionit të mbledhur për të gjitha fushat kryesore (urbanistike, mjedisin, gjeologjinë, arkeologjinë, topografinë, sigurinë rrugore, volumin e trafikut, etj);
- Kryerja e vëzhgimeve suplementare që nevojiten për të plotësuar boshllëqet në informacionin që kërkohet për marrjen e vendimeve të sakta;
- Trajtimi i projektit nga pikëpamja teknike (urbanistike, mjedisore, inxhinierike, gjeoteknike, ekonomike, planifikimit të trafikut, sigurisë rrugore, etj);
- Vlerësimi dhe paraqitja e varianteve të ndryshme;
- Hartimi i analizës së kostove dhe përfitimeve për secilin variant;

- Paraqitja e një programi për realizimin e projekt-idesë (konceptual), projektit të detajuar teknik, tenderimin (e punimeve) dhe ndërtimin (e veprës);
- Dhënia e rekomandimeve;
- Analizimi rreziqeve që mund të ndodhin nga realizimi i tij;
- Analizimi i ndikimeve pozitive dhe negative të terrenit;
- Realizimi sa më i saktë dhe me vlerë ekonomike sa më të ulët.
- Përgatitja e një përshkrimi teknik të projektit;

Konsulenti sipas fazave të projektit të përcaktuara më poshtë do të analizojë dhe të japë të dhëna të hollësishme për shpronësimet e tokës apo objekteve, duke dhënë të qarta kufijtë e shpronësimeve dhe llogaritjet e sipërfaqeve sipas pronarëve duke u mbështetur dhe bashkëpunuar me ASHK, Pushtetin Lokal dhe Autoritetin Kontraktor.

Në përputhje me studimet e kryera mbi sigurinë e infrastrukturës rrugore, konsulenti duhet të sigurojë një vlerësim të ndikimit mbi sigurinë rrugore në fazën paraprake të projektimit dhe një auditimit të sigurisë rrugore në fazën përfundimtare të projektimit.

3.2. Objektivat e Punës

3.2.1. Objektivi i përgjithshëm

Detyra e projektimit parashikon realizimin e **“Studim Projektim Bypass-i Sarandë”**, projekt idenë dhe projekt zbatimit për ndërtimin e një segmenti të ri rrugor që lidh Qafë Gjashtë me rrugën nacionale [SH8], Sarandë – Himarë, duke lënë të hapur zhvillimin e mëtejshëm drejt lidhjes me rrugën Kardhiq – Delvinë – Sarandë dhe Rrugën e Bregut. Ky segment rrugor synon:

- Të lehtësoj lëvizjen e trafikut të rënduar në zonën e qytetit të Sarandër;
- Të krijoj një infrastrukturë komode për lëvizjen e automjeteve në këtë zonë turistike;
- Të krijoj një infrastrukturë bashkëkohore për lëvizjen dhe sigurinë e këmbësorëve;

3.2.2. Objektivi kryesor

Objektivi kryesor i këtij studimi është hartimi i projektit të zbatimit për realizimin e punimeve të ndërtimit të këtij segmenti rrugor, i cili do të mundësojë organizimin dhe menaxhimin e lehtë të trafikut të qytetit të Sarandës. Kjo detyrë parashikon:

- Projektimin e një skeme qarkullimi të trafikut që do të mundësonte një qarkullim të lehtë të mjeteve në zonë
- Projektimin e aksit rrugor për të mundësuar skemën e qarkullimit më të përshtatshme për përdoruesit.
- Projektimi i lidhjeve me infrastrukturën kapilare të rrugëve të tjera të qytetit për garantimin e fluksit të trafikut në drejtim të qytetit.

3.2.3. Objektivat specifike

Ndërhyrja e parashikuar përfshin segmentin rrugor që duhet të fillojë në hyrjen aktuale të qytetit të Sarandës, pranë rreth-rrotullimi i Qafë Gjashtë dhe duhet të përfundojë në lidhje me rrugën nacionale [SH8] Sarandë – Himarë. Pikat skajore të projektit duhet të përcaktohen në koordinim me projektin “Rruga e Bregut”, mundësina e lidhjes me rrugën Kardhiq – Delvinë – Sarandë, në bashkëpunim me Bashkinë Sarandë dhe me ARRSH-në.

- Pika e fillimit të projektit; lidhja me rrugën hyrëse në Sarandë
- Pika e fundit të projektit; lidhja me [SH8]

Ky segment parashikohet të ketë një gjatësi totale prej afërsisht 3.5km, duke përfshirë segmente rrugore me karakteristika urbane ose interurbane, tunel me gjatësi afërsisht 800~900 ml, si dhe projektimin e nyjeve përgjatë këtij aksi rrugor.

Projektuesi në bashkëpunim të ngushtë me Autoritetin Rrugor Shqiptar do të propozojë dhe do të realizojë një segment rrugor Kategoria C2 (ku në zonat urbane të projektohen elementët urban), në varësi të nevojës dhe të kushteve fizike dhe juridike të pronave që preken nga gjurma e projektit. Gjerësitë e rrugës do të realizohen sipas standarteve në fuqi në mënyrë që të plotësojnë të gjitha kushtet e nevojshme për qarkullim dhe aksesim komod.

Për realizimin e këtij studimi është e domosdoshme përgatitja e një projekt ideje dhe projekt zbatimi. Dokumentacioni duhet të përfshijë por jo të limitohet:

- Dhënien e zgjidhjes së saktë të lehtësimit të trafikut për rivierën e vendit tonë;
- Studimin e zhvillimit urban të zonës;
- Investigimin gjeologjik / gjeoteknik;
- Investigimin hidrologjik;
- Zgjidhjen e saktë të gjeometrisë së rrugës;
- Zgjidhjen e saktë të nyjeve lidhëse;
- Sistemin e drenazhimit;
- Projektimin e shtresave rrugore;
- Përcaktimi i hapësirave që zë realizimi i këtij segmenti rrugor;
- Përcaktimi i elementeve urban të domosdoshëm për këtë segment rrugor;
- Identifikim dhe rehabilitim të rrjeteve ekzistues që preken nga ndërtimi i rrugës;
- Projekt të ndriçimit të nyjeve dhe pranë zonave të banuara (ndricim ekonomik);
- Projektim të gjelbërimit
- Përcaktimi i strukturave mbajtëse;
- Projektim për rehabilitimin e rrjeteve ekzistues (ujesjellës, KUZ, telefoni, elektrik etj)
- Projektim të sinjalistikës së nevojshme dhe elementët e sigurisë rrugore;
- Llogaritjen e kostos së ndërtimit;
- Impakti mjedisor dhe social.

4. KËRKESAT PËR KONSULENTIN DHE PARAQITJA E DOKUMENTACIONIT

4.1. Projekt – Ideja

Në studimin e këtij objekti, Konsulenti duhet të shqyrtojë jo më pak se **dy variante**.

Me qëllim që të parashikohet që në fazën e projektimit, një cilësi e lartë e zbatimit të punimeve të ndërtimit, gjatë hartimit të projektit, specifikimeve teknike dhe preventivit të veprës, duhet të merren parasysh kërkesat e veçanta të renditura sa më poshtë:

- Gjeometria e segmentit rrugor duhet të përputhet me parametrat e domosdoshëm teknik të një segmenti rrugor kategoria C2 .
- Përcaktimi i hapësirave që zë realizimi i këtij segmenti rrugor;
- Përcaktimi i shtresave rrugore;
- Përcaktimi i stukturave mbajtëse (viadukt,tunel etj) dhe drenimit;

- Përcaktimi i sinjalistikës vertikale dhe horizontale;
- Plotësimi i projektit me elemente të sigurisë rrugore;
- Projektim i ndriçimit të nyjeve dhe zonave urbane (ndriçim ekonomik);
- Projektim të gjelbërimit,
- Marrja e masave inxhinierike për stabilizim e skarpatave në mbushje apo gërmim;
- Projektim për rehabilitimin e rrjeteve ekzistues (ujesjellës, KUZ, telefoni, elektrik etj)
- Përcaktimin e linjave rezervë;
- Përcaktimin e nyjeve dhe vend-ndalimeve;
- Përcaktim të elementëve urban përgjatë segmentit rrugor në zonë urbane;
- Llogaritjen e kostos së ndërtimit;
- Impaktin mjedisor dhe social;
- Menaxhimin e trafikut gjatë zbatimit të punimeve.

Rrjeti rrugor kryesor ekzistues duke të integrohet dhe të lidhet me segmentin në studim, si dhe me rrjetin rrugor lokal.

Të gjithë kërkesat e lartpërmenduar të zhvillohen në detaje të mjaftueshme, në përputhje me fazën e studimit (projekt-ide) për të nxjerrë vlerësimet e kostos reale.

Për sa më sipër konsulenti gjatë kësaj faze do të përgatisë dhe të paraqesë studimet që vijonë:

4.1.1. Studim paraprak topografik

Për këtë qëllim do të kryhet një rilevim i plotë i cili do të realizohet nga Konsulenti, si dhe të jetë i firmosur dhe vulosur. Sistemi që do të përdoret KRGJSH /UTM.

I gjithë materiali duhet të jetë i firmosur dhe vulosur elektronikisht.

4.1.2. Studim paraprak gjeologjik dhe gjeoteknik

Ky studim do të paraqesë rezultatet ekzistuese të përfituara prej mostrave të materialeve të nxjerra para dhe gjatë fazës së projekt-idesë duke marrë parasysh dhe studimet e tjera të bëra në zonën që shtrihet projekti. Vëmendje të veçantë t'i kushtohet studimit të vendeve ku do të parashikohen veprat e artit.

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 gjeologo-inxhinierik. Studimi duhet të kryhet nga ekspert të fushës së gjeologjisë dhe gjeoteknikës.

I gjithë materiali duhet të jetë i firmosur dhe vulosur elektronikisht.

4.1.3. Studim paraprak hidrologjik dhe hidroteknik

Duhet të vlerësojë kushtet hidrologjike për basenet e secilës veprë hidroteknike. Duhet të përfshijë llogaritjet hidrologjike të sakta me sigurinë që parashikon standarti, për prurjet maksimale të ujit, për kohëzgjatjen e tyre dhe për nivelin maksimal të tyre.

Gjithashtu studimi hidrologjik do të përfshijë dhe llogaritjen e prurjeve të ujërave mbi rrugë duke propozuar dhe mënyrën e largimit të tyre.

Ky studim duhet të përgatitet nga ekspert të fushës së hidrologjisë dhe hidroteknikës.

I gjithë materiali duhet të jetë i firmosur dhe vulosur elektronikisht.

4.1.4. Studim i trafikut dhe projektim i shtresave rrugore

Në këtë studim, Konsulenti do të mbështetet në planin prespektiv të zhvillimit të zonës duke trajtuar projektimin e shtresave rrugore për çdo variant të paraqitur. Ky studim do të shtrihet për një periudhë 20-vjeçare për shtresa rrugore me materiale fleksibël. Konsulentit në bazë të të dhënave të trafikut dhe të dhënave gjeologjike, konsulenti do të realizoj studimin dhe parashikimin e shtresave rrugore . Ky raport duhet të përgatitet nga inxhinier të infrastrukturës dhe ekspert të fushës së studimit dhe menaxhimit të trafikut.

I gjithë materiali duhet të jetë i firmosur dhe vulosur elektronikisht.

4.1.5. Studimi dhe projektimi paraprak i veprave të artit

Për të gjitha veprat e artit duhet të bëhen llogaritje paraprake dhe të plotësohen me detaje të ndryshme tip. Të gjitha llogaritjet për qëndrueshmërinë e veprave duhet të bëhen nga ekspert të fushës.

I gjithë materiali duhet të jetë i firmosur dhe vulosur elektronikisht.

4.1.6. Studimi dhe projektimi paraprak i rrugëve lidhëse

Duhet t'i kushtohet vëmendje e duhur modelimit të kryqëzimeve (në nivel apo disnivel) me të gjitha rrugët dytësore apo lokale me rrugën kryesore. Banorët e zonave ku kalon rruga, duhet të ketë akses të sigurtë në rrugën, pa cënuar standartet dhe kategorinë e rrugës kryesore.

I gjithë materiali duhet të jetë i firmosur dhe vulosur elektronikisht.

4.1.7. Studimi dhe projektimi paraprak i sinjalistikës dhe sigurisë rrugore

Sinjalistika horizontale dhe vertikale rrugore do të identifikohen nga Konsulenti dhe do të hartohen, në përputhje me dokumentin "Rregullore për zbatimin e Kodit Rrugor" (Zbatimi i Kodit Rrugor), Kreu II (Shenja dhe shenja standarde në rrugë), si dhe VKM Nr. 628, datë 15.07.2015, "Për miratimin e Rregullave Teknike të Projektimit dhe Ndërtimit të Rrugëve"

Projekti duhet të parashikojnë gjithashtu vendosjen e barrierave të sigurisë rrugore aty ku është e nevojshme, për të përmbushur standartet e kërkuara në përputhje me tipin e rrugës në projekt.

I gjithë materiali duhet të jetë i firmosur dhe vulosur elektronikisht.

4.1.8. Raporti i shpronësimeve

Ky raport duhet të hartohet në bazë të gjurmës që zë gjithë traseja e rrugës, ku të përcaktohet sipërfaqja që do të përdoret si dhe të paraqesë një listë të mundshme shpronësimesh (objekte apo parcela) për të gjithë variantet e rrugës kryesore.

I gjithë materiali duhet të jetë i firmosur dhe vulosur elektronikisht.

4.1.9. Raporti VNM-së

Projekti “Studim Projektim për Ndërtimin e një aksi të ri rrugor që lidh Qafë Gjashtë me rrugën interurbane dytësore (SH8) Sarandë – Himarë” sipas Ligjit Nr. 10440, datë 07.07.2011 “Për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis”, përfshihet në listën e projekteve që i nënshtrohen procedurës së vlerësimit paraprak të ndikimit në mjedis.

Raporti Paraprak i VNM për fazën e Projekt-idesë duhet që të paraqesë në formë të përgjithëshme zgjidhjet përfundimtare të varianteve të propozuara të projektit duke trajtuar çështjet kryesore të faktorëve që ndikojnë në mjedis. Raportet në këtë fazë do të miratohen nga ARRSH.

I gjithë materiali duhet të jetë i firmosur dhe vulosur elektronikisht.

4.1.10. Disponueshmëria e dokumentacionit ekzistues

ARRSH do të vendosë në dispozicion të Konsulentit të gjitha studimet ekzistuese që disponon për këtë zonë ku do të shtrihet ky projekt dhe specifikimet standarde dhe kushtet e kontratës të përdorura nga ana e ARRSH-së për projektet e saj të afërta.

4.1.11. Projekti inxhinierik dhe vizatimet

Projekti konceptual për ndërtimin e një aksi të ri rrugor duhet të zhvillohet në detaje të mjaftueshme për të nxjerrë koston sa më reale për secilin variant të studiuar. Secila alternativë e paraqitur duhet të jetë e mirë-studiuar dhe e sigurtë,

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

Horografia	SH 1:5000, ose 1:2000.
Planimetri e rrugës	SH 1: 1000; 1:500; 1:200
Profil gjatësor	SH 1: 1000 V 1: 100.
Profila tërthor	SH 1: 100; 1:50
Profila tërthor tip	SH 1:25; 1:50
Harta e rilevimit topografik	SH 1:1000; 1:500; 1:200
Harta hidrologjike	SH 1:1 000
Harta gjeologjike dhe prerjet	SH 1:1 000; 1:500; 1:200
Detaje dhe veprat e artit	SH 1:100; 1:50

Në vizatime të paraqiten edhe detaje të tjera inxhinierike që kanë impakt në përcaktimin e koston së objektit, sistemi i drenazimit, spostimi i linjave ekzistuese (ujësjellës, kanalizim, elektrik telekom etj.) sinjalistika vertikale, horizontal dhe elementët e sigurisë rrugore, veprat e artit të parashikuara si tunele, mbikalime, nënkalime, ura etj, elementët urban të cilat kanë ndikim të madh në kosto.

I gjithë materiali duhet të jetë i firmosur dhe vulosur elektronikisht.

4.1.12. Volumet e punimeve dhe preventivi paraparak i objektit

Konsulenti duhet 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 për punimet që nuk gjenden në manuale të shoqërohen me analiza teknike.

I gjithë materiali duhet të jetë i firmosur dhe vulosur elektronikisht.

4.1.13. Miratimi i Projekt-Idesë

Brenda kësaj faze studimi të gjitha alternativat do të zhvillohen në nivel projektimi konceptual. Alternativat e projektit do të zhvillohen në detaje deri sa të bëhet i mundur vlerësimi i kostos së ndërtimit. Për të gjithë variantet e studiura konsulenti duhet të bëjë analizën teknike - ekonomike-sociale -mjedisore për të përcaktuar qartë variantin më të mirë të mundshëm në vazhdimin e mëtejshëm të zhvillimit të këtij projekti.

Nëse zgjidhjet alternative janë të njëjta në termin e kostos së ndërtimit dhe përfitimeve, alternativa më e mirë do të përzgjidhet duke u bazuar në kriterin teknik dhe të zhvillimit social-ekonomik.

Nëse alternativat e ndryshme kanë ndryshime të veçanta për çdo alternativë të bëhen veç kriteret e zhvillimit social-ekonomik dhe vlerësimi i kostos do të bëhet duke u bazuar në konceptin e vlerës për sasi.

Projekt idea do të shqyrtohet dhe miratohet në mbledhjen e Këshillit Teknik të ARRSH-së për të vazhduar më tej me fazën e projekt zbatimit.

4.2. Projekt – Zbatimi

Në këtë fazë, mbi bazën e variantit përfundimtar të projekt-idesë, të miratuar nga ARRSH.Konsuleti duhet të hartojë projekt-zbatimin, i cili përfshin përgatitjen e të gjithë dokumentacionit të nevojshëm për ndërtimin e veprës. Është e nevojshme që Konsulenti të mbajë lidhje me të gjitha Institucionet Qëndrore dhe Lokale (kryesisht Bashkinë Sarandë) që kanë ndikim në hartimin e projektit. Konsulenti përgatit projektin përfundimtar, vizatimet e detajuara dhe preventivin përfundimtar. Projekti përfundimtar, specifikimet teknike, preventivi dhe vizatimet duhet të përfshijnë punime të plota civile, detaje arkitekturore, strukturore, mekanike dhe elektrike të projektimit dhe vizatime për të gjithë fazat e punimeve në detaje të mjaftueshme që ndërtimi të mund të kryhet pa qenë e nevojshme për modifikime të mëtejshme ose modifikime të vizatimeve.

Për sa më sipër konsulenti gatë kësaj faze do të përgatisë dhe të paraqesë studimet që vijonë:

4.2.1. Raporti përfundimtar i studimit topografik

Për këtë qëllim do të kryhet një rilevim i detajuar i gjithë zonës në të cilën kalon aksi i rrugës së përzgjedhur nga projekt – ideja. 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 gjatë fazës 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 të ngurta të rrjetit koordinativ, të cilat duhet të kenë koordinatat dhe kuotat përkatëse. Hedhja e variantit përfundimtar do të kontrollohet, duke përdorur GPS. Këto pika do t'i shërbejnë ndërtuesit për piketimin përfundimtar të aksit në terren. Sistemi koordinativ i hartimit të hartave topografike do të jetë sistemi shtetëror i miratuar (ose UTM zone 34N). Në këtë fazë Konsulenti do të paraqesë një raport të saktë të vend-ndodhjes së piketave kryesore të vendosura prej tij për zbatimin e punimeve.

Në raportin topografik duhet të përfshihet gjithashtu dhe një tabelë për të gjitha pikat e kontrollit dhe shenja të përhershëm ku të tregohen koordinatat përfundimtare.

I gjithë studimi topografik do të përmbajë:

- Raport teknik,
- Tabelën e pikave të kontrollit, shenjave të përhershëm dhe koordinatat përfundimtare.
- Të gjitha informacionin e nevojshëm në formë dixhitale CD,
- Kompletimin e hartës topografike të plotë në formë digjitale CD.
- Vendosje e fotografive në letër dhe në CD.

I gjithë materiali duhet të jetë i firmosur dhe vulosur elektronikisht.

4.2.2. Raporti përfundimtar i studimit gjeologjik / gjeoteknik dhe sizmik

Për përgatitjen e raportit përfundimtar, Konsulenti duhet të rishikojë të plotësojë edhe të përmirësojë raportin paraprak Gjeoteknik dhe Gjeologjik. Ky studim duhet të realizohet sipas kategorisë II dhe III të investigimit gjeoteknik të përcaktuar në Eurocode.

Në studimin gjeoteknik do të përfshihet investigimi i terrenit, si dhe investigime të tjera në lidhje me vlerësimin e qëndrueshmërisë së shpateve dhe skarpave. Për përcaktimin e distancave dhe thellësive të investigimeve si orientim do të jenë rekomandimet e dhëna në standard "Eurocode", por nga problematikat në terren, mund të jetë e nevojshme që të bëhen ndryshime. Studimi gjeologjik duhet të jetë i saktësuar, duke përfshirë të gjithë dukurinë, aksin, këndin dhe analizën e saktë gjeomorfologjike të zonave ujëmbledhëse dhe të lagështa, nëse ka. Për investigimin gjeoteknik është e rekomandueshme të përdoren dokumentat si më poshtë:

- Hartat topografike ;
- Harta dhe përshkrimet gjeologjike;
- Harta dhe përshkrimet hidrogeologjike;
- Foto ajrore;
- Hetimet e mëparshme gjeoteknike në vend dhe zonën rreth saj;
- Kushtet klimaterike lokale.

Investigimet duhet të planifikohen në mënyrë të tillë që të dhënat e marra nga studimi tyre, të shërbejnë për vlerësimin e stabilitetit të përgjithshëm të zonave problematike, të vlerësojnë pozicionimin e përshtatshëm të strukturës së veprave të artit etj. Këto investigime do të japin të dhënat e formacioneve gjeologjike në lidhje me:

- Tipin e dheut ose të shkëmbit;
- Nivelin e ujërave nëntokësor;
- Fortësinë paraprake dhe veçoritë e deformimit të dherave dhe shkëmbit.

Raporti i Studimit Gjeoteknik duhet të përpilohet për secilën dukuri fiziko-gjeologjike të trajtuar dhe për secilin nën objekt të veprës duke përfshirë dhe materialet e ndërtimit. Raporti do të paraqesë rezultatet e provave laboratorike të përfituara prej mostrave të materialeve të

nxjerra gjatës dhe pas fazës së projekt-idese. Raport i veçantë duhet të plotësohet për veprat e artit si Ura dhe Tunele.

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

- Një përshkrim të vendndodhjes së zonës së bashku me strukturat e propozuara;
- Një informacion për zonën e investigimit dhe zonat përreth;
- Gjeologjinë;
- Hidrogeologjinë;
- Monitorimin e ujërave nëntokësore;
- Sjelljen e strukturave fqinje;
- Zonat e pastabilizuara apo vështirësitë gjatë gjurmimeve;
- Fotografitë ajrore;
- Informacione për sizmicitetin;
- Dokumentacionin për investigimet në terren (sondë, gropa studimi) ku të jepet vendi, data, metodat, standartet dhe rezultatet;
- Përshkrimet e hollësishme të të gjitha shtresave duke dhënë vetitë e tyre fiziko-mekanike;
- Identifikimi i zonave të dobëta (dallimi në parametra gjeoteknik, vendndodhja) si dhe rekomandimet përkatëse;
- Për çdo strukturë duhet të jepet i ndarë studimi gjeoteknik (llogaritje, standarti, testet, foto etj)
- Në raport do të jepen komente dhe rekomandime;
- Në raport do të shprehet literatura e përdorur.

I gjithë materiali duhet të jetë i firmosur dhe vulosur elektronikisht.

4.2.3. Raporti përfundimtar i studimit hidrologjik dhe hidroteknik

Në këtë studim do të vlerësohen kushtet hidrologjike të zonës ku shtrihet objekti duke përfshirë çështjet që lidhen me drenazhimin e ujrave sipërfaqësore e nëntokësore.

Në studimin e kushteve klimaterike të zonës do të përfshihen por nuk do limitohen:

- Temperatura e ajrit që është një nga elementet kryesor klimatik që shërben për të karakterizuar klimën e një vendi apo një rajoni. Me regjimin mesatar, me ecurinë e saj vjetore e ditore si dhe me vlerat ekstreme, ndikon në strukturat ndërtimore.
- Mjegulla është ngjarje atmosferike që vështirëson transportin rrugor sidomos kur ka intensitet të madh. Për të analizuar mjegullën do të ndalemi në dy aspekte, në numrin e ditëve me mjegull dhe kohëzgjatjen e saj në orë. Të dhënat mbi mjegullën të jepen në mënyrë tabelare.
- Rreshjet atmosferike Rreshjet atmosferike janë nga elementët më të rëndësishëm klimatik që përcaktojnë veçoritë klimatike të një zone.
- Lagështia e ajrit, si një tregues i rëndësishëm i lagështirës së ajrit shërben lagështia relative e ajrit e cila ka një ndikim të drejtpërdrejtë në aktivitetin njerëzor. Në ecurinë vjetore të këtij treguesi vërehen ndryshime që janë të kushtëzuara nga qarkullimi stinor dhe relievi.
- Era Gjatë projektimit të rrugëve, një aspekt i rëndësishëm është edhe vlerësimi i karakteristikave të erërave në zonën në studim. Në parametrat kryesor të erës përfshihen edhe të dhënat për drejtimin e saj (shpeshësia sipas drejtimeve të ndryshme) si dhe shpejtësia e saj sipas drejtimeve të ndryshme. Të dhënat të jepen mbi lagështirën e ajrit mujore dhe vjetore.

- Stuhitë Stuhitë që për vendin tonë janë të shumta dhe ndodhin në të gjithë stinët e vitit, shpesh shoqërohen me breshër. Më shumë ditë me breshër ka në muajt e dimrit dhe gjysmën e vjeshtës dhe në gjysmën e parë të pranverës.
- Përcaktimi i baseneve ujëmbledhës.
- Sistemi i Drenazhimit i Ujërave Sipërfaqësore. Për realizimin e drenazhimit të ujërave sipërfaqësore mund të përdoren kunetat ose kanalet e veshur.

I gjithë materiali duhet të jetë i firmosur dhe vulosur elektronikisht.

4.2.4. Studimi dhe projektimi i veprave të artit

Në mënyrë sa më të mundshme strukturat mbajtëse duhet të projektohen në mënyrë të tillë që të tregojnë dukshëm gjendjen kufitare, ato duhet të projektohen kundrejt shkatërrime të papritura pa dhënë më parë deformime.

Metodat e projektimit dhe vlerat që do të merren në konsideratë për projektim duhet të ndalojnë shkatërrimet e strukturave ngjitur. Projektimi i strukturave mbajtëse duhet të marrë parasysh kriteret e fortësisë, shërbimit, ndërtimit, ekonomike duke përfshirë dhe ofrimin e mbështetjeve të përkohshëm në anë të gërmimeve. Ndryshimet në presionin dhe lëvizjet tokësore të shkaktuara nga struktura (gërmimi dhe ndërtimi).

Prishja e strukturës së tokës për shkak të punimeve operacionale (sonda testet in-situ);

Kërkesat e nevojshme për largimin e ujërave pranë strukturës të përfunduar;

Zbatueshmëria e ndërtimit të strukturës duke marrë parasysh, presionet e ujit, rrëzim të skarpatave të krijuara etj.

Qëndrueshmëria e komponentëve strukturore;

Karakteristikat e materialeve që do të përdoren;

Akses për mirëmbajtjen e strukturave dhe sistemit të drenimit;

Për mbushjet mbrapa murit të jenë të qarta natyra e materialeve mbushës dhe mjetet e përdorura për të ngjeshur ato.

Për strukturat drenuese kriteri i përgjithshëm për projektim dhe ndërtimin e sistemeve drenuese është largimi i ujërave, akumulimi i tyre në trupin e rrugës.

Për këtë e rëndësishme është të përcaktohet qartë vendndodhja e tyre, të dhënat topografike, të dhënat hidrologjike, parametrat fiziko-mekanike të dherave, dimensionet gjeometrike, pjerrësitë gjatësore minimale, karakteristikat e materialeve që do të ndërtohen, kapaciteti i tyre mbajtës.

I gjithë materiali duhet të jetë i firmosur dhe vulosur elektronikisht.

4.2.5. Raporti përfundimtar i studimit të trafikut dhe llogaritja e shtresave rrugore

Në këtë studim, konsulenti do të mbështetet në planin prespektiv të zhvillimit të zonës duke trajtuar projektimin e shtresave rrugore për çdo variant të paraqitur. Ky studim do të shtrihet për një periudhë 20-vjeçare për shtresa rrugore me materiale fleksibël. Konsulentit në bazë të të dhënave të trafikut dhe të dhënave gjeologjike duhet të projektojë dimensionimin e shtresave rrugore. Ky raport duhet të përgatitet nga ekspertë të fushës . (Për studimin e trafikut, përpunimi i të dhënave dhe modelimi të bëhet me programe kompjuterike).

I gjithë materiali duhet të jetë i firmosur dhe vulosur elektronikisht.

4.2.6. Studimi dhe projektimi i sinjalistikës dhe sigurisë rrugore

Sinjalistika horizontale dhe vertikale rrugore do të identifikohen nga Konsulenti dhe do të hartohen, në përputhje me dokumentin "Rregullore Per Zbatimin E Kodit Rrugor" (Zbatimi i Kodit Rrugor) Kreu II (Shenja dhe shenja standarde në rrugë), si dhe VKM Nr. 628, datë 15.07.2015, "Për miratimin e Rregullave Teknike të Projektimit dhe Ndërtimit të Rrugëve"

Projekti do të parashikojnë gjithashtu vendosjen e barrierave të sigurisë rrugore aty kur është e nevojshme, për të përmbushur standardet dhe nivelin e kërkuara të sigurisë, në përputhje me tipin e rrugës së projektuar. Konsulenti do të referohet Standartit EN 1317 në lidhje me Barrierat Mbrojtëse. Projekti duhet të shoqërohet me të gjithë detajet e duhura teknike që ndihmojnë në realizimin e saktë dhe të sigurë të punimeve gjatë ndërtimit.

I gjithë materiali duhet të jetë i firmosur dhe vulosur elektronikisht.

4.2.7. Metodologjia përfundimtare e punimeve të ndërtimit

Pas përpunimit të projektit dhe gjatë hartimit të projektit përfundimtar të zbatimit Konsulenti duhet të kryejë rishikimin e metodologjisë së ndërtimit. Metodologjia e ndërtimit ndërmjet të tjerave duhet t'i referohet dhe çështjeve të ndryshme mjedisore. Këtu Konsulenti do të japë dhe propozimin e tij për vendet e marrjes materialeve që do shërbejnë për lëndë të parë në ndërtimin e objektit, cilësinë dhe specifikimet e tyre. Në këtë fazë gjithashtu, Konsulenti do të përshkruajë dhe punimet ndihmëse, duhet të qartësojë fazat e ndërtimit dhe skemat e menaxhimit të trafikut meqënëse punimet duhet të kryhen pa ndërprerë trafikun e rrugës ekzistuese Konsulenti do të përshkruajë në mënyrë të veçantë dhe masat e marra për sigurinë rrugore përfshirë dhe sinjalistikën e përkohshme.

I gjithë materiali duhet të jetë i firmosur dhe vulosur elektronikisht.

4.2.8. Raporti përfundimtar i shpronësimeve

Konsulenti në bashkëpunim me Autoritetin Kontraktor në këtë fazë do të paraqesë në mënyrë të qartë dhe të hollësisht listën e pronarëve që shpronësohen, sipërfaqet e tyre, llogaritjet e sipërfaqeve si dhe vlerën e plotë të shpronësimit. Konkretisht në këtë fazë konsulenti duhet të paraqesë:

- a) Planimetri shpronësimi (në fletë A3 si dhe në format AutoCAD) mbi harta kadastrale e vulosur nga projektuesi, në të cilën të jenë të dhënat e pronës që shpronësohet.
- b) Planimetri shpronësimi (në fletë A3 si dhe në format AutoCAD) mbi fotografimin ajror të vitit 2015 (nga Asig Geoportal), në të cilën të jenë të dhënat e pronës që shpronësohet. *Për pikat a) dhe b), duhet që të jetë një vijë e mbyllur (poligon i mbyllur), në të cilin të jenë të konturuar dhe më "hatch" të lehtë të gjitha sipërfaqet që shpronësohen.*
- c) Lista e pasurive që shpronësohen.
- d) *I gjithë materiali duhet të jetë i firmosur dhe vulosur elektronikisht.*

Çdo çështje /problematike e hasur gjatë projektimit që lidhet me çështje juridike të pronësisë do të jetë përgjegjës e Autoritetit Kontraktor.

4.2.9. Raporti përfundimtar Vlerësimi të Ndikimit në Mjedis

Për fazën e projekt zbatimit, konsulenti do të dorëzojë:

- Relacionin teknik të projektit,
- Raportin paraprak të VNM-së,

I gjithë materiali duhet të jetë i firmosur dhe vulosur elektronikisht.

4.2.10. Vizatimet

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

Përshkrimi i Vizatimit	Shkalla
Horografia e zonës në studim dhe gjurma që ze projekti	1:10,000
Plan i rilevimit topografik (veçoritë e tokës ekzistuese, rrugën, strukturat, ndërtesa, etj)	1:500
Profilat tërthorë tip	1:50
Detajet e ndërtimit të shtresave rrugore, shpateve, pjerrësit e skarpave etj.	1:20; 1:50
Planimetria e rrugës kryesore	1:1000
Profili gjatësor i rrugës kryesore	H 1:1000; V 1:100
Profilat tërthorë të rrugës kryesore çdo 25 m	1:100; 1:200
Planimetria e nyjeve në nivel apo disnivel	1:200; 1:500
Profili gjatësor i nyjeve, rampave	H 1:500; V 1:100
Profilat tërthorë të nyjeve, rampave çdo 20 m	1:200
Planimetria dhe profili gjatësor i sistemit të drenimit	H 1:1000; V 1:100
Detajet e ndërtimit të sistemit të drenimit, kanaleve, pusetave etj.	1:1 000; 1:10
Planimetria e ndriçimit	1:500
Detaje të ndryshme të ndriçimit dhe kuadrot elektrik.	variabel
Planimetria e gjelbërimit	1:500
Detaje të ndryshme të gjelbërimit (rrjeti i vaditjes nqs ka)	variabel
Planimetria e sinjalistikës	1:1000
Detaje të shenjave të trafikut, vijëzime, barrierat mbrojtëse etj.	variabel
Planimetria e shpronësimeve	1:1000 ; 1: 2500
Vizatimet e hollësishme për veprat e mëdha të artit (tunel, ura dhe viadukte nqs ka)	variabel
Vizatimet e hollësishme të mureve mbajtës, pritës dhe përforcimet e skarpave	1:25 - 1:50
Harta gjeologjike e rishikuar së bashku me planimetrinë e rrugës (së bashku me detajet gjeoteknike të disponushme)	1:1 000
Harta hidrologjike e rishikuar (ku tregohen rrjedhat ujore)	1:1 000
Harta të vendndodhjes së kantierëve dhe karrierave	1:10 000
Plan vendosje, detaje të zonave të ndjeshme, arkeologjike, mjedisore etj.	1:1 000
Planimetri të rrjetit inxhinierik mbitokësore dhe nëntokësore	1:1 00
Detaje të ndryshme të rrjetit inxhinierik mbitokësore dhe nëntokësore	variabel

I gjithë materiali duhet të jetë i firmosur dhe vulosur elektronikisht.

4.2.11. Volumet e punimeve dhe preventivi përfundimtar

Bazuar mbi llogaritjet dhe vizatimet e përshkruara më sipër, konsulenti duhet të përgatisë një listë me të gjitha zërat që do të jenë pjesë përbërëse e Listës Përfundimtare të Volumeve. Për sa i përket çmimeve, Konsulenti duhet të bazohen në VKM Nr. 216, dt 13.04.2023: “Për krijimin dhe funksionimin e sistemit të integruar për informatizimin e manualit të çmimeve për zërat e punimeve në ndërtim”.

Për zërat që nuk janë në manual konsulenti duhet të paraqesi analizën teknike të bazuar në metodologjinë e përcaktuar në Udhëzimin Nr 2 dt 08.05.2003 të Këshilli të Ministrave dhe të paraqitur me formatin e unifikuar.

I gjithë materiali duhet të jetë i firmosur dhe vulosur elektronikisht.

4.2.12. Përgaditje e Specifikimeve Teknike.

Paraqitja e specifikimeve teknike me hollësi të mjaftueshme bën të mundur një zbatim të suksesshëm të projektit. Në hartimin e tyre duhet të mbahet parasysh fakti që sa më të hollësishme të bëhen specifikimet teknike aq më i qartë, më i lehtë dhe cilësor bëhet zbatimi i tij. Materiali duhet të përfshijë, mënyrat e realizimit të gjithë zërave të punimeve sipas standarteve të përcaktuara dhe të përdorura gjatë fazave të projektit. Për materialet që do të përdoren në projekt do të jepen veçoritë fiziko-mekanike.

I gjithë materiali duhet të jetë i firmosur dhe vulosur elektronikisht.

4.2.13. Oponenca teknike.

Mbas hartimit të kësaj faze (projekt – zbatimi) dokumentacioni do t’i nënshtrohet Oponencës Teknike, bazuar në V.K.M Nr. 9, dt 11.1.2024: “Për miratimin e rregullave për projektet që duhet t’i nënshtrohen oponencës teknike sipas secilës fushë projektimi, si dhe procedurat që ndiqen në këto raste”.

I gjithë materiali duhet të jetë i firmosur dhe vulosur elektronikisht.

4.2.14. Miratimi i projekt-zbatimit.

Projekt zbatimi do të shqyrtohet dhe miratohet në ARRSH për të vazhduar më tej me procedurat e prokurimit.

5. FAZAT, AFATET DHE MIRATIMET

5.1. Fazat dhe miratimet

Fazat e parashikuara dhe afatet orientuese për realizimin e **Studim Projektim** , janë:

- | | |
|-------------------------------|--------|
| ○ Projekt Ideja | 6 muaj |
| ○ Miratimi i projekt idesë | 4 muaj |
| ○ Projekt Zbatimi | 8 muaj |
| ○ Miratimi i projekt zbatimit | 4 muaj |

Secila fazë e projektimit, duhet të kontrollohet dhe të miratohet në Autoritetin Rrugor Shqiptar. Në fund të çdo faze, konsulenti duhet të paraqesë sipas kërkesave të dakortësuar në pikën 6 të këtyre termave reference.

5.2. Afatet

- Projekt Ideja 6 muaj (nga data e lidhjes së kontratës)
- Projekt Zbatimi 8 muaj (nga miratimi i projekt-idesë)

6. PËRGATITJA E DOKUMENTAVE TË TENDERIT

Konsulenti duhet të kompletojë në përputhje me kërkesat e Autoritetit Kontraktor (ARRSH) dokumentacionin për tender i cili do të përmbajë:

- Projekti në mënyrë grafike
- Raportet dhe relacionet
- Specifikimet teknike (të përgjithshme dhe të veçanta)
- Tabela e volumeve me çmimet përkatëse
- Etj (sipas kërkesave të pikës 4)

7. PAGESA

Llogaritje e vlerës së studim projektimit është realizuar në bazë të:

- VKM Nr. 354, datë 11.05.2016

Pagesa e konsulentit do të kryhet në bazë të kushteve të kontratës së nënshkruar midis konsulentit dhe ARRSH-së

LLOGARITJA E FONDIT LIMIT PER OBJEKTIN

"STUDIM PROJEKTIM BY PASS SARANDE

LLOGARITJA E FONDIT LIMIT TË SHËRBIMIT DUKE JU REFERUAR VKM 354 DT.11.05.2016, KËRKESAVE NË TERMAT E REFERENCËS ËSHTË SI MË POSHTË VIJON:

VLERA MAKSIMALE E PROJEKTIMIT PA TVSH	30,781,939.81 LEK
VLERA MAKSIMALE E PROJEKTIMIT ME TVSH	36,938,327.78 LEK

I.S. SHËRBIMI PER PROJEKTIMIN E STRUKTURAVE TE TRANSPORTIT

GRUPI III TARIFOR

II. SHËRBIMI PER PROJEKTIM VEPRAT INXHINIERIKE

GRUPI III TARIFOR

III. SHËRBIMI PER NENTOKEN DHE PUNIMET NE THEMELE

GRUPI III TARIFOR PER STRUKTURAT E TRANSPORTIT

GRUPI III TARIFOR PER VEPRAT INXHINIEIKE

IV. SHËRBIMI TOPOGRAFIK NE FAZEN E PROJEKTIMIT

GRUPI III TARIFOR PER STRUKTURAT E TRANSPORTIT

GRUPI III TARIFOR PER VEPRAT INXHINIEIKE

V. SHËRBIMI PER STUDIMET E NDIKIMIT NE MJEDSIS

GRUPI III TARIFOR