

TERMAT E REFERENCËS

“Projektimi dhe zbatimi i punimeve për rikonstruksionin e rrugës Skuraj – Burrel, L = 35.6 km, bashkia Mat dhe Kurbin”

Bashkia Mat dhe Bashkia Kurbin

Programi	Programi Operacional i FSHZH 2024–2030 – Drejtimi 1: Investime transformuese në infrastrukturën rajonale dhe vendore
Autoriteti Kontraktor	Fondi Shqiptar i Zhvillimit (FSHZH)
Përfituesit	Bashkia Mat, Bashkia Kurbin
Lloji i kontratës	Projektim dhe ndërtim (Design & Build), me çelësa në dorë (Turnkey Contract)
Gjatësia e aksit	≈ 35.6 km (35,580 m)
Vlera e përlogaritur	866,208,296 Lekë pa TVSH 1,039,449,955 lekë me TVSH
Afati i kontratës	15,5 muaj (3,5 muaj projektim dhe leje + 12 muaj ndërtim)

PASQYRA E LËNDËS

1.	KONTEKSTI ZHVILLIMOR I PROJEKTIT	5
1.1	Zhvillimi rajonal dhe profili i rajonit si nyje transferimi.....	5
1.2	Nevoja për konektivitet rajonal dhe rëndësia e aksit.....	5
1.3	Programi operacional, drejtimet, kategoritë dhe paketa e rrugëve kryesore	7
1.4	Përfituesit e investimit dhe bashkëpunimi institucional.....	7
1.5	Qëllimi dhe synimi i projektit.....	8
2.	SITUATA EKZISTUESE DHE OBJEKTIVAT	9
2.1.1	Vendndodhja	9
2.2	Trafiku, funksioni dhe popullsia e prekur nga investimi.....	10
2.3	Situata fizike e rrugës dhe problematikat kryesore	11
2.4	Forma dhe natyra e kontratës	13
2.5	Objekti i punës (Scope of Work).....	14
3.	KËRKESAT PËR PROJEKTIM.....	15
3.1	Faza I: Baza e projektimit dhe analiza e detyrës së projektimit.....	15
3.2	Faza II: Projektideja paraprake	16
3.3	Faza III: Projekt idea përfundimtare.....	17
3.4	Faza IV: Projekti për miratimin e lejes së ndërtimit.....	18
3.5	Faza V+VI : Projekti i zbatimit dhe Preventivi përfundimtar.....	19
4.	KËRKESAT PËR LEJE DHE MIRATIME	23
4.1	Plani i shpronësimeve.....	23
4.2	Leja mjedisore – Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis.....	23
4.3	Leja e infrastrukturës	24
4.4	Oponenca teknike	24
5.	KËRKESAT PËR ZBATIM	25
5.1	Kushtet për fillimin e punimeve	25
5.2	Objekti i punimeve.....	25
5.3	Organizimi dhe përgjegjësia e Kontraktorit	26
5.4	Organizimi dhe ngritja e kantierit, burimet dhe planet e menaxhimit	26
5.5	Punimet e dherave, nënshtresave dhe shtresave asfaltike	27
5.6	Punimet e strukturave, mureve, kanaleve, urave dhe tombinove.....	28
5.7	Punimet e sigurisë rrugore.....	29
5.8	Dokumentacioni në kantier, pagesat, garancitë dhe dorëzimi	29
	Aneksi 1 – Grafiku orientues i afateve	33
	Aneksi 2 – Skeduli (Matrica) e Pagesave.....	34
	Aneksi 3 – Dokumentacioni fotografik i gjendjes ekzistuese.....	35

Lista e Tabelave:

Tabela 1. Impakti i pritshëm i ndërhyrjes sipas fushave

Tabela 2. Të dhënat e rrugës lidhur me trafikun, funksionin dhe popullsinë përfituese, referuar aplikimit të Bashkisë Mat

Tabela 3. Komponentët e objektit të punës

Tabela 4. Tipologjitë orientuese të ndërhyrjes në shtresat rrugore

Tabela 5. Planet e menaxhimit të kantierit

SHKURTIME

Shkurtimi	Kuptimi
AK	Autoriteti Kontraktor
AKM	Agjencia Kombëtare e Mjedisit
AKZM	Agjencia Kombëtare e Zonave të Mbrojtura
ARRSH	Autoriteti Rrugor Shqiptar
ASHK	Agjencia Shtetërore e Kadastrës
AdZM	Administrata Rajonale e Zonave të Mbrojtura
CBR	Treguesi Kalifornian i Aftësisë Mbajtëse (California Bearing Ratio)
CE	Konformiteti Evropian (Conformité Européenne)
DPSHTRR	Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor
DWG	Formati elektronik i vizatimeve teknike
DoP	Deklarata e Performancës
EN	Standard Evropian
FSHZH	Fondi Shqiptar i Zhvillimit
GIS	Sistemi i Informacionit Gjeografik
HSE	Shëndeti, Siguria dhe Mjedisi
HSEQ	Shëndeti, Siguria, Mjedisi dhe Cilësia
IRI	Indeksi Ndërkombëtar i Rrafshësisë (International Roughness Index)
ISO	Organizata Ndërkombëtare për Standardizim
KESH	Korporata Elektroenergjetike Shqiptare
KPK	Kushtet e Përgjithshme të Kontratës
KUB	Kanalizimi i Ujërave të Bardha
KUZ	Kanalizimi i Ujërave të Zeza

Shkurtimi	Kuptimi
KVK	Kushtet e Veçanta të Kontratës
NJVV	Njësia e Vetëqeverisjes Vendore
OSHEE	Operatori i Shpërndarjes së Energjisë Elektrike
OST	Operatori i Sistemit të Transmetimit
PBB	Produkti i Brendshëm Bruto
PDF	Formati Portativ i Dokumentit (Portable Document Format)
PIT	Plani i Inspektimit dhe Testimit
PMMS	Plani i Menaxhimit Mjedisor dhe Social
PMT	Plani i Menaxhimit të Trafikut
POK	Plani i Organizimit të Kantierit
POS	Plani Operativ i Sigurisë
PPV	Plani i Përgjithshëm Vendor
PSK	Plani i Sigurisë dhe Koordinimit në Kantier
PSKC	Plani i Sigurimit dhe Kontrollit të Cilësisë
QA/QC	Sigurimi i Cilësisë dhe Kontrolli i Cilësisë
RrTNRr	Rregulli Teknik për Ndërtimin e Rrugëve
SH1	Rruga Shtetërore nr. 1
SH6	Rruga Shtetërore nr. 6
SKZHIE	Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim Evropian
ToR	Termet e Referencës
TVSH	Tatimi mbi Vlerën e Shtuar
UK	Ujësjellës-Kanalizime
VKM	Vendim i Këshillit të Ministrave
VNM	Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis

1. KONTEKSTI ZHVILLIMOR I PROJEKTIT

1.1 Zhvillimi rajonal dhe profili i rajonit si nyje transferimi

Ky dokument përmban Termat e Referencës (ToR) për shërbimin e integruar të projektimit dhe realizimit të punimeve për ndërhyrjen **“Rikonstruksioni i rrugës Skuraj – Burrel, L = 35,580 m”**, në territorin e bashkive **Mat** (Qarku Dibër) dhe **Kurbin** (Qarku Lezhë). Ndërhyrja zbatohet nga Fondi Shqiptar i Zhvillimit (FSHZH) në kuadër të politikës kombëtare për zhvillimin rajonal dhe kohezionin, sipas Ligjit nr. 102/2020 “Për zhvillimin rajonal dhe kohezionin”, i cili përcakton rajonet e zhvillimit si territore ndërmjet nivelit kombëtar dhe vendor dhe FSHZH-në si Autoritet Menaxhues të Programit Operacional.

Zona e projektit shtrihet në një pozicion gjeografik të veçantë. Rreth zonës metropolitane Tiranë–Durrës – ku sot përqendrohet mbi gjysma e ekonomisë dhe afërsisht një e treta e popullsisë së vendit – shtrihet një brez kodrinor-malor që e rrethon metropolin si një **orbitë**: Kurbin, Kruja, Mati, Klosi, Mirdita dhe Lezha.

Në këtë kuptim rajoni orbital funksionon si një **nyje transferimi** – ku këmbehen njerëz, mallra, shërbime, ide dhe kultura ndërmjet lindjes dhe perëndimit, veriut dhe jugut, qendrës metropolitane dhe periferisë rajonale. Në këtë nyje kryqëzohen korridoret kryesore të vendit:

- **Lindje–Perëndim:** nga portet e Adriatikut (Durrës, Shëngjin) dhe korridori bregdetar SH1/A1, përmes luginës së Matit (SH6) drejt Qarkut Dibër, Peshkopisë dhe pikës kufitare të Bllatës me Maqedoninë e Veriut;
- **Veri–Jug:** nga Shkodra, Lezha dhe pikat kufitare me Malin e Zi (Muriqan, Hani i Hotit), përmes nyjës së Milotit, drejt Tiranës dhe Durrësit;
- **Qendër metropolitane – periferi rajonale:** nga zona Tiranë–Durrës, që prodhon mbi gjysmën e PBB-së kombëtare, drejt rajonit verilindor (Mat, Dibër, Kukës), i cili ka treguesit më të ulët të zhvillimit në vend;
- **Korridori kombëtar–ndërkombëtar A1 (Ruga e Kombit):** nyja e Skurajt – pika e nisjes së aksit objekt ndërhyrjeje – është pikërisht dalja e autostradës A1 drejt luginës së Matit, duke e lidhur rajonin e Dibrës me Kukësin, Morinën dhe Kosovën.

Në këtë kuptim, rruga Skuraj–Burrel është **hallka që e lidh rajonin verilindor (Mat–Klos–Bulqizë–Dibër) me brezin orbital dhe, përmes tij, me metropolin dhe me korridoret kombëtare e ndërkombëtare**. Cilësia e kësaj hallke përcakton drejtpërdrejt aksesin e rreth 107 mijë banorëve të Qarkut Dibër dhe të njësive administrative të Kurbinut drejt porteve, tregjeve, shërbimeve spitalore e universitare dhe destinacioneve turistike të bregdetit verior.

1.2 Nevoja për konektivitet rajonal dhe rëndësia e aksit

Konektiviteti rajonal për zonat kodrinore-malore si Mati dhe Dibra sigurohet vetëm nga rruga e cila është infrastruktura e vetme e transportit: nuk ekziston alternativë hekurudhore, ujore ose ajrore. Çdo degradim i rrjetit rrugor përkthehet menjëherë në rritje të kohës dhe kostos së udhëtimit, rënie të sigurisë, izolim të fshatrave dhe humbje të mundësive ekonomike.

1.2.1 Rrjeti rrugor dhe pozicioni i aksit Skuraj–Burrel

Aksi Skuraj–Burrel është segmenti fillestar (perëndimor) i **rrugës SH6 Milot–Burrel–Klos–Bulqizë–Peshkopi**, e cila degëzohet nga SH1 (Tiranë–Shkodër) në Milot dhe përshkon luginën e lumit Mat përmes grykës së Shkopetit dhe Maleve të Skënderbeut.

Aksi ndërvepron me tre korridore kryesore:

- **Autostrada A1 / Rruga e Kombit** – nyja e Skurajt siguron daljen e drejtpërdrejtë të luginës së Matit në autostradë, drejt Kukësit, Morinës dhe Prishtinës (drejt lindjes) dhe drejt Milotit, Tiranës e Durrësit (drejt perëndimit);
- **SH1 Tiranë–Shkodër** – përmes njëës së Milotit, aksi lidhet me Lezhën, Shëngjinin, Velipojën, Shkodrën dhe pikat kufitare me Malin e Zi.
- **Rruga e Arbrit (Tiranë–Bulqizë–Peshkopi)** – vënia në funksion e këtij korridori ka rishpërndarë flukset ndërmjet Tiranës dhe Dibrës. Për pasojë, SH6 Milot–Burrel ka marrë një **profil më të qartë rajonal**: ai shërben lëvizjeve të Matit dhe Klosit drejt Tiranës nga veriu, lidhjes së gjithë Qarkut Dibër me Lezhën, Shkodrën, Kosovën dhe bregdetin verior, dhe aksesit turistik në Parkun Natyror “Liçeni i Ulzës”.

1.2.2 Impakti i pritshëm i ndërhyrjes

Fusha	Impakti i pritshëm
Ekonomik	Ulje e kostove të transportit për fermerët, bizneset dhe transportuesit e Matit e Dibrës; akses më i shpejtë në portet e Durrësit dhe Shëngjinit dhe në tregjet e Tiranës dhe Lezhës; rritje e vlerës së tokës dhe e investimeve private përgjatë aksit; nxitje e agroturizmit (Scuraj, Ulzë, Shkopet) dhe e ekonomisë së shërbimeve.
Social	Akses më i sigurt dhe më i shpejtë në shërbimet spitalore (Spitali Burrel, spitalet rajonale Lezhë dhe Tiranë), arsimore dhe administrative; ulje e izolimit të fshatrave të njësisë Ulzë, Komsit, Lis dhe Milot; përmirësim i kushteve për transportin publik ndërqytetas dhe shkollor.
Siguria rrugore	Eliminim i pikave të zeza (Ura e Karicës, Ura e Matit, kthesat pa barriera); sinjalistikë e plotë horizontale dhe vertikale; barriera sigurie sipas EN 1317; ulje e numrit dhe rëndesës së aksidenteve.
Shërbime dhe zhvillim urban	Përmirësim i hyrjes në qytetin e Burrelit dhe në qytezën e Ulzës; mundësi për zhvillim të kontrolluar të zonave të banuara përgjatë aksit në përputhje me PPV-të e Matit dhe Kurbinit; forcim i rolit të Burrelit si qendër shërbimesh për Klosin dhe fshatrat e Matit.
Turizëm dhe mjedis	Akses i sigurt në Parkun Natyror “Liçeni i Ulzës” (4 205 ha, kategoria IV) dhe në Grykën e Shkopetit; mundësi për turizëm gjithëvjetor (peshkim sportiv, kajak, ecje në natyrë, festa e Shën Markut); përmirësim i kullimit dhe reduktim i erozionit të trupit të rrugës drejt liqeneve.
Kohezion territorial	Integrim i rajonit verilindor me brezin orbital dhe metropolin; ulje e diferencës së aksesueshmërisë ndërmjet Qarkut Dibër dhe qarqeve të Qendrës; kontribut në objektivat e SKZHIE 2022–2030 dhe të Ligjit nr. 102/2020.

Tabela 1. Impakti i pritshëm i ndërhyrjes sipas fushave.

1.3 Programi operacional, drejtimet, kategoritë dhe paketa e rrugëve kryesore

Projekti është në përputhje me dy nga shtyllat kryesore të **Strategjisë Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim Evropian (SKZHIE) 2022–2030**: (i) Axhenda për zhvillim të qëndrueshëm ekonomik, ndërlidhjen dhe rritjen e gjelbër; dhe (ii) Kohezioni social. Të dyja synojnë zhvillimin e balancuar territorial, forcimin e konektivitetit dhe mobilizimin e potencialeve rajonale e vendore.

Në nivel programor, ndërhyrja financohet nga **Programi Operacional i FSHZH-së 2024–2030**, konkretisht nga **Drejtimi 1 – “Investime transformuese në infrastrukturën rajonale dhe vendore”**, i cili mbështet investime me impakt të lartë në zhvillimin ekonomik, social dhe territorial, në përputhje me prioritetet e Qeverisë së Shqipërisë. Projekti klasifikohet në kategorinë e ndërhyrjeve: *“Ndërhyrje për përmirësimin e konektivitetit rajonal dhe infrastrukturës urbane, etj, e cila do të mundësojë financimin e ndërhyrjeve prioritare për përmirësimin e konektivitetit rajonal, infrastrukturës së transportit, mobilitetit, aksesit territorial, infrastrukturës urbane, etj, në funksion të zhvillimit ekonomik, social dhe territorial. Ajo synon të lidhë qendrat e bashkive me korridoret kombëtare, të ulë kohën e aksesit drejt shërbimeve dhe tregjeve dhe të shërbejë si katalizator për rivitalizimin urban dhe rural.*

Ndërhyrja është pjesë e **paketës së rrugëve kryesore lidhëse** që FSHZH programon për periudhën 2026–2030 në rajonet e zhvillimit, me kriteret përzgjedhjeje që përfshijnë: (a) numrin e banorëve që shërbehen drejtpërdrejt dhe tërthorazi; (b) rolin e aksit në rrjetin kombëtar dhe në lidhjen ndërmjet rajoneve; (c) gjendjen fizike dhe nivelin e rrezikut për përdoruesit; (d) gatishmërinë institucionale të përfituesve; dhe (e) kontributin në objektivat e turizmit, të Programit “100 Fshatrat” dhe të zhvillimit të zonave malore.

1.4 Përfituesit e investimit dhe bashkëpunimi institucional

1.4.1 Përfituesit

Përfituesit e drejtpërdrejtë janë banorët e bashkive Mat dhe Kurbin, të cilët e përdorin aksin për lëvizjet e përditshme drejt punës, shkollës, shërbimeve shëndetësore dhe administrative; në veçanti banorët e njësive administrative Burrel, Ulëz, Koms, Lis, Baz dhe Milot, të vendosura përgjatë ose në afërsi të aksit.

Përfituesit e tërthortë janë banorët e bashkive Klos, Bulqizë dhe Dibër përfshirë qytetin e Peshkopisë, për të cilët aksi është lidhja me Rrugën e Kombit, me Lezhën dhe bregdetin verior; operatorët ekonomikë dhe transportuesit e mallrave (produkte bujqësore e blegtorale, materiale ndërtimi, lëndë drusore, minerale); operatorët e transportit publik ndërqytetas; vizitorët vendas dhe të huaj që frekuentojnë Parkun Natyror “Liqeni i Ulzës”, Skurajn dhe Burrelin; si dhe institucionet publike (shërbimi shëndetësor, policia, emergjencat civile) që operojnë përgjatë aksit.

1.4.2 Kërkesa për mbështetje dhe bashkëpunim

Ndërhyrja realizohet mbi bazën e kërkesës për mbështetje të paraqitur nga Bashkia Mat dhe Bashkia Kurbin, si dhe të nevojës së identifikuar nga Autoriteti Rrugor Shqiptar

(ARRSH), në cilësinë e administruesit të rrjetit rrugor kombëtar ku përfshihet SH6. Palët kanë kërkuar nga FSHZH marrjen përsipër të hartimit të projektit dhe të ndërtimit, ndërsa mirëmbajtja e veprës pas dorëzimit do të kryhet nga institucioni që administron aksin sipas legjislacionit në fuqi.

Marrëdhëniet ndërmjet palëve rregullohen me Marrëveshje Bashkëpunimi/Investimi ndërmjet FSHZH-së (Autoritet Kontraktor dhe zbatues), ARRSH-së (administrues i aksit kombëtar, përgjegjës për miratimin e parametrave teknikë, marrjen në dorëzim dhe mirëmbajtjen) dhe bashkive Mat e Kurbin (përgjegjëse për lehtësimin e procedurave vendore, venddepozitimet, taksat vendore, shpronësimet sipas kompetencës dhe informimin e komunitetit). Marrëveshja përcakton qartë: objektin, rolet dhe përgjegjësitë, detyrimet për mirëmbajtjen rutinë dhe periodike pas dorëzimit, procedurat e marrjes në dorëzim dhe të kalimit të pronësisë/administrimit të veprës.

1.5 Qëllimi dhe synimi i projektit

Qëllimi i ndërhyrjes është të kontribuojë në përmirësimin e konektivitetit territorial, aksesit, infrastrukturës rajonale dhe vendore, si dhe sistemeve të mobilitetit, në funksion të zhvillimit të qëndrueshëm ekonomik, social dhe territorial, rritjes së aksesueshmërisë dhe përmirësimit të cilësisë së jetës së komuniteteve.

Paketa synon të mbështesë realizimin e ndërhyrjeve me impakt të lartë, të identifikuar në bashkëpunim me bashkitë dhe institucionet përgjegjëse, në përputhje me prioritetet e zhvillimit territorial dhe fondet në dispozicion.

Ndërhyrja propozohet mbi bazën e nevojës për përmirësimin dhe rikonstruksionin e aksit rrugor Skuraj–Burrel, me qëllim rritjen e standardeve të infrastrukturës rrugore, përmirësimin e aksesueshmërisë dhe konektivitetit të zonave të Bashkisë Mat me qendrën urbane të Burrelit dhe me rrjetin rajonal të transportit. Rikonstruksioni i këtij aksi do të kontribuojë në përmirësimin e kushteve të lëvizjes së banorëve, transportit të mallrave dhe shërbimeve, si dhe në rritjen e sigurisë dhe cilësisë së jetës në territorin e bashkisë.

Synimet janë rikonstruksioni dhe përmirësimi i aksit rrugor Skuraj–Burrel, me qëllim rritjen e sigurisë, komoditetit dhe aksesueshmërisë për të gjithë përdoruesit e rrugës. Ndërhyrja do të përfshijë rehabilitimin e shtresave rrugore, sistemimin e segmenteve të dëmtuara të trupit të rrugës, si dhe përmirësimin e elementeve të sigurisë dhe të sinjalistikës.

Ndërhyrja duhet të përmirësojë sigurinë, komoditetin dhe aksesueshmërinë e lëvizjes, të rehabilitojë dhe stabilizojë segmentet e dëmtuara të aksit rrugor, të përmirësojë sinjalistikën dhe elementet e sigurisë rrugore, si dhe të garantojë kushte më të mira për transportin dhe lëvizjen e banorëve, mjeteve të rënda dhe turistëve. Ndërhyrja do të kontribuojë në përmirësimin e lidhjes ndërmjet Matit, Klosit, Bulqizës dhe Dibrës me zonat bregdetare dhe rrjetin kombëtar rrugor.

2. SITUATA EKZISTUESE DHE OBJEKTIVAT

2.1.1 Vendndodhja

Aksi rrugor Skuraj–Burrel ka një gjatësi totale orientuese prej rreth **35.6 km (35,580 m)** dhe shtrihet në territoret administrative të bashkive Kurbin (Qarku Lezhë) dhe Mat (Qarku Dibër). Rruga nis në zonën e Skurajt, pranë njëjës së lidhjes me autostradën A1/Rrugën e Kombit, ndjek luginën e lumit Mat përmes Grykës së Shkopetit, kalon pranë liqeneve të Shkopetit dhe të Ulzës, qytezës së Ulzës dhe fshatrave të njësive Komsit e Lis, dhe përfundon në hyrjen e qytetit të Burrelit. Rruga përshkon një territor me karakter kryesisht rural, kodrinor dhe malor, me pjesë të gjata në shpat, mbi mure mbajtëse dhe në afërsi të drejtpërdrejtë të brigjeve të liqeneve. Trasea zhvillohet në kuotat orientuese 100–350 m mbi nivelin e detit, në luginën e Matit, me tipare të një terreni të thyer: shpate të pjerrëta, gryka të ngushta (Gryka e Shkopetit), shpate kodrinore dhe segmente të gjata mbi mure mbajtëse.

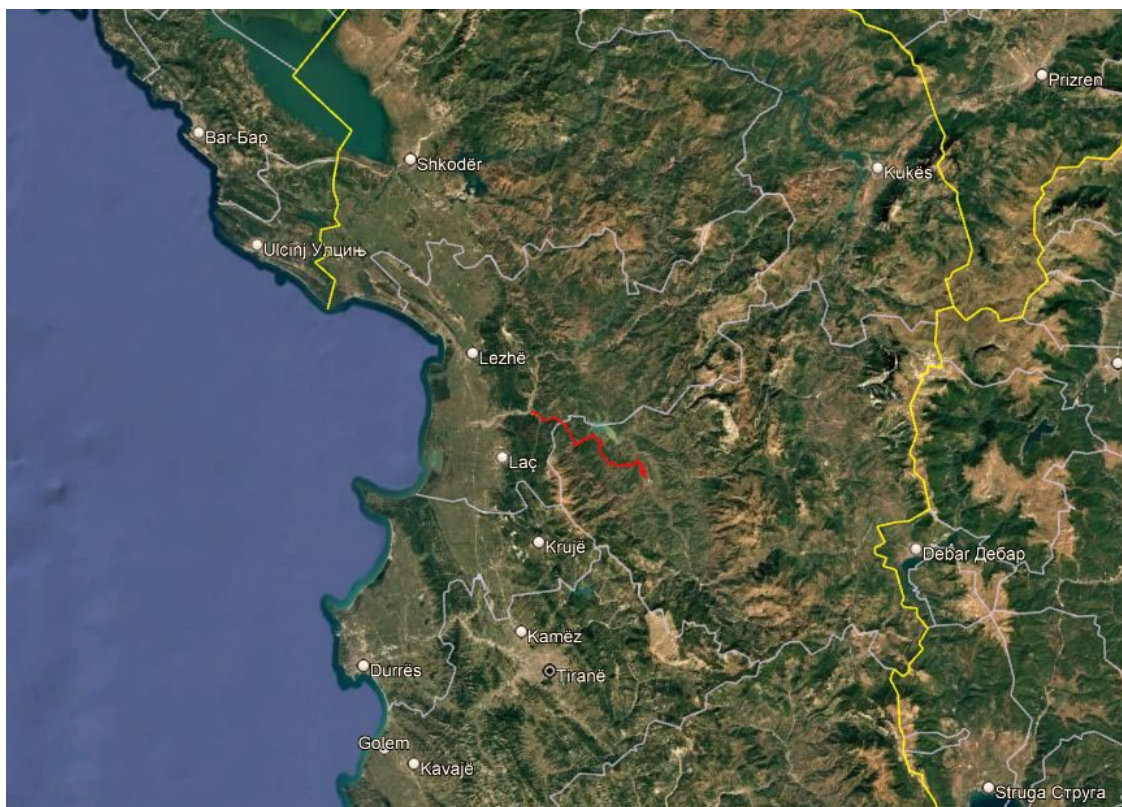


Figura 1. Vendndodhja e zonës së ndërhyrjes në kontekstin rajonal (Skuraj – Milot – Burrel).

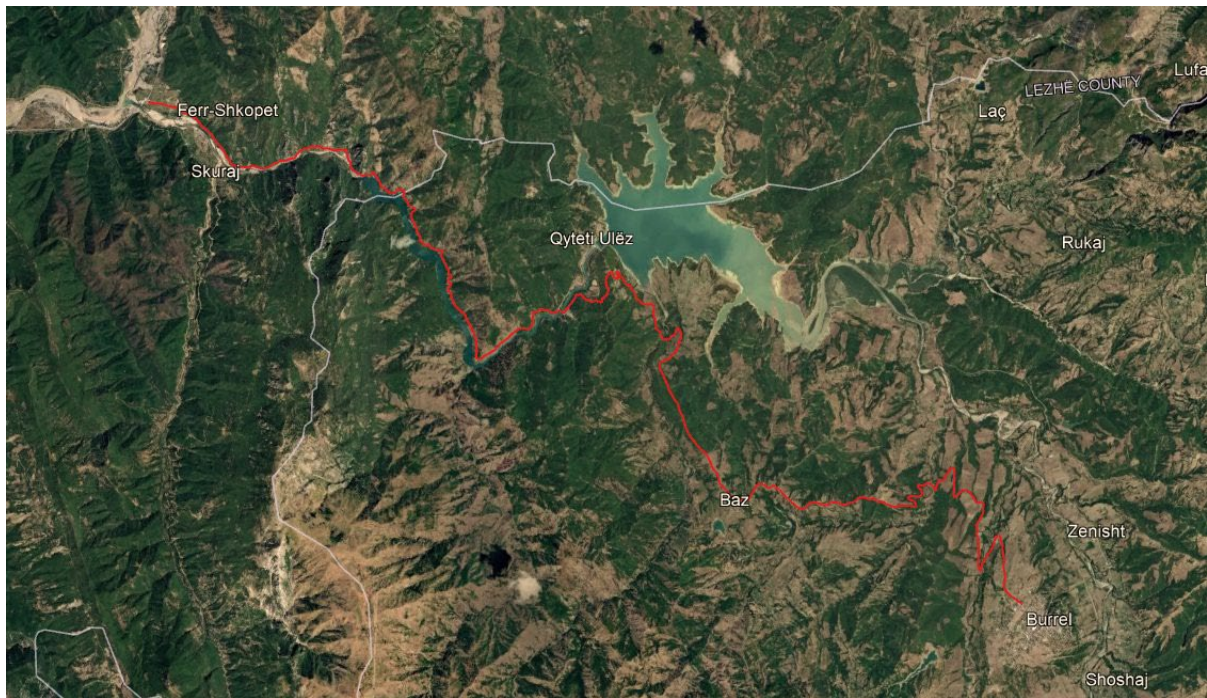


Figura 2. Harta treguese e aksit rrugor Skuraj – Burrel (SH6).

Kufijtë përfundimtarë të aksit rrugor, objekt projektimi do të verifikohen dhe përcaktohen nga Kontraktori nëpërmjet rilevimit topografik dhe shqyrtimit të dokumentacionit teknik ekzistues, në bashkëpunim me Autoritetin Kontraktor, ARRSH-në dhe bashkitë.

2.2 Trafiku, funksioni dhe popullsia e prekur nga investimi

Aksi Skuraj–Burrel mbart një trafik të përzier, me këto tipologji kryesore:

- **Automjete të lehta** të banorëve të Matit, Klosit dhe Kurbinit për lëvizje të përditshme (punë, shkollë, shërbime), me pikë tërheqjeje Burrelin, Laçin/Milotin, Lezhën dhe Tiranën (nëpërmjet A1/SH1);
- **Transport publik ndërqytetas** (autobusë dhe minibusë) në linjat Burrel–Tiranë (nga veriu), Burrel–Lezhë/Shkodër, Peshkopi–Lezhë, si dhe transporti shkollor i njësive administrative;
- **Automjete të rënda** për transportin e mallrave: produkte bujqësore dhe blegtorale, materiale ndërtimi dhe inerte nga karrierat e zonës, lëndë drusore, mallra konsumi drejt Matit dhe Dibrës, si dhe transport i lidhur me hidrocentralet e Ulzës dhe Shkopetit;
- **Trafik turistik sezonal** (pranverë–verë) drejt Parkut Natyror “Liqeni i Ulzës”, Grykës së Shkopetit dhe Skurajt, si dhe trafik tranzit i emigrantëve gjatë sezonit veror;
- **Trafik tranzit rajonal** Dibër/Bulqizë – Lezhë/Shkodër/Kosovë, i cili, pas vënies në funksion të Rrugës së Arbrit, përfaqëson pjesën ndërrajonale të flukseve në këtë aks.

Faktorët që ndikojnë në projeksionin e trafikut për periudhën projektuese janë: (i) rritja e vazhdueshme e parkut të automjeteve në vend (mbi 99 mijë automjete të regjistruara për herë të parë vetëm në vitin 2024 sipas DPSHTRR); (ii) rishpërndarja e flukseve pas Rrugës së Arbrit dhe pas hapjes së autostradës Milot–Ballëdre; (iii) kufizimi i tonazhit në Urën e Matit (13 ton), i cili ndikon në itineraret e transportit të rëndë; (iv) rënia demografike e zonës,

e kompensuar pjesërisht nga rritja e mobilitetit për frymë dhe e turizmit; dhe (v) efekti nxitës i vetë ndërhyrjes (trafik i induktuar).

Të dhënat e trafikut

Data e Trafikut	Koha e Trafikut(orë)	Këmbësorë	Biçikleta	Motocikleta	Makina	Furgonë	Autobusë	Kamionë	Total Motorik	Total Motorik dhe Bicikleta	Total Trafiku Vjetor Ditor i Motorizuar
25/08/2026	3	100	70	50	300	20	5	100	475	545	173,375

FUNKSIONI I RRUGËS

Funksioni kryesor i rrugës ?

Turistike Bujqesore Lidhese

Funksion tjetër i rrugës ?

Turistike Bujqesore Lidhese

Të dhënat bujqësore

Totali bujqësor	Sipërfaqe bujqësore e kultivuar	Sipërfaqe e pakultivuar	Numri i bizneseve bujqësore
500,000	200,000	300,000	200

Të dhënat turistike

Numri i bizneseve turistike	Kapacitetet e akomodimit	Distanca nga zona turistike (km)	Numri i Turistëve (në vit)
30	30	2.00	15,000

TË DHËNAT E POPULLSISË

Përfitues direkt ?	50,000	Popullsia totale përfituese ?	130,000
Përfitues indirekt ?	65,000		
Biznese ?	50		
Numri i turistëve	15,000		

Tabela 2. Të dhënat e rrugës lidhur me trafikun, funksionin dhe popullsinë përfituese. Referuar aplikimit të Bashkisë Mat

2.3 Situata fizike e rrugës dhe problematikat kryesore

Aktualisht aksi Skuraj–Burrel paraqitet në gjendje të amortizuar, duke shkaktuar vështirësi për banorët e bashkive Mat, Klos, Bulqizë dhe Dibër, për vizitorët dhe për mjetet e transportit të udhëtarëve dhe mallrave. Nga verifikimi paraprak vizual në terren (gusht-shtator 2026) janë evidentuar problematika të shpërndara pothuajse në gjithë gjatësinë e aksit:

- **Dëmtime dhe degradim të shtresave rrugore** – plasaritje dhe çarje sipërfaqësore ose të thella, gropëzime, cedime dhe deformime të lokalizuara të trupit të rrugës. Në disa segmente shtresa e asfaltobetonit është pothuajse tërësisht e degraduar, ndërsa në të tjera mungon plotësisht shtresa përfundimtare; shtresa ekzistuese paraqitet me granulometri të trashë, e ngjashme me binder. Përbërja, trashësia dhe gjendja e saj duhen verifikuar me sondazhe dhe prova laboratorike.
- **Mungesë ose dëmtim të sinjalistikës horizontale** në pjesën më të madhe të aksit, si pasojë e degradimit të shtresave asfaltike, dhe sinjalistikë vertikale e pamjaftueshme ose e amortizuar.
- **Mangësi të theksuara të sistemeve të mbrojtjes dhe sigurisë rrugore** – barrierat metalike mungojnë në kthesa, mbi mure mbajtëse dhe në hyrje/dalje të urave. Në disa segmente mbrojtja anësore realizohet me elemente të veçuara murature guri ose betoni (“bedena”), të paankoruara dhe që nuk përmbushin standardet e sigurisë.
- **Dëmtim ose mungesë të brezave prej betoni** në pjesë të mureve mbajtëse, me ndikim në qëndrueshmërinë e tyre.

- **Gërryerje në portalet e daljes** së disa tombinove dhe urave, nga rrjedhjet ujore dhe mungesa e masave mbrojtëse kundër erozionit.
- **Dëmtime të trotuareve, parapeteve, bordurave dhe kunetave** në urat ekzistuese.
- **Ura e Karicës (rreth km 29+000)** – në dalje të urës afërsisht gjysma e gjerësisë së trupit të rrugës ka pësuar ulje/cedim; qarkullimi mbi urë është i kufizuar në një korsi. Muri prej guri i shpatullës paraqet çarje dhe humbje qëndrueshmërie; parmakët prej b/a janë të dëmtuar ose mungojnë; kunetat, bordurat dhe trotualet janë të degraduara.
- **Ura e Matit (rreth km 33+100)** – strukturë betoni me dy harqe. Parapetet prej b/a janë të dëmtuara dhe pjesërisht mungojnë; shenja gërryerjeje rreth themelit të pilës së ndërmjetme; në dalje të urës, në vijim të shpatullës së majtë, rrëshqitje e terrenit që përparon drejt trupit të rrugës dhe kërkon vlerësim të posaçëm gjeoteknik.

Konstatimet e mësipërme janë rezultat i një inspektimi paraprak vizual dhe nuk përbëjnë vlerësim përfundimtar. Kontraktori duhet t'i verifikojë dhe plotësojë ato nëpërmjet rlevimeve, investigimeve gjeologjike e gjeoteknike, provave laboratorike, inspektimeve strukturore, analizave hidrologjike e hidraulike dhe vlerësimeve të sigurisë rrugore, dhe mbi këtë bazë të përcaktojë shkaqet, shkallën dhe shtrirjen e dëmtimeve dhe masat rehabilituese ose rindërtuese.



Figura 3. Gjendja e shtresave rrugore (verifikim paraprak në terren, 2026).

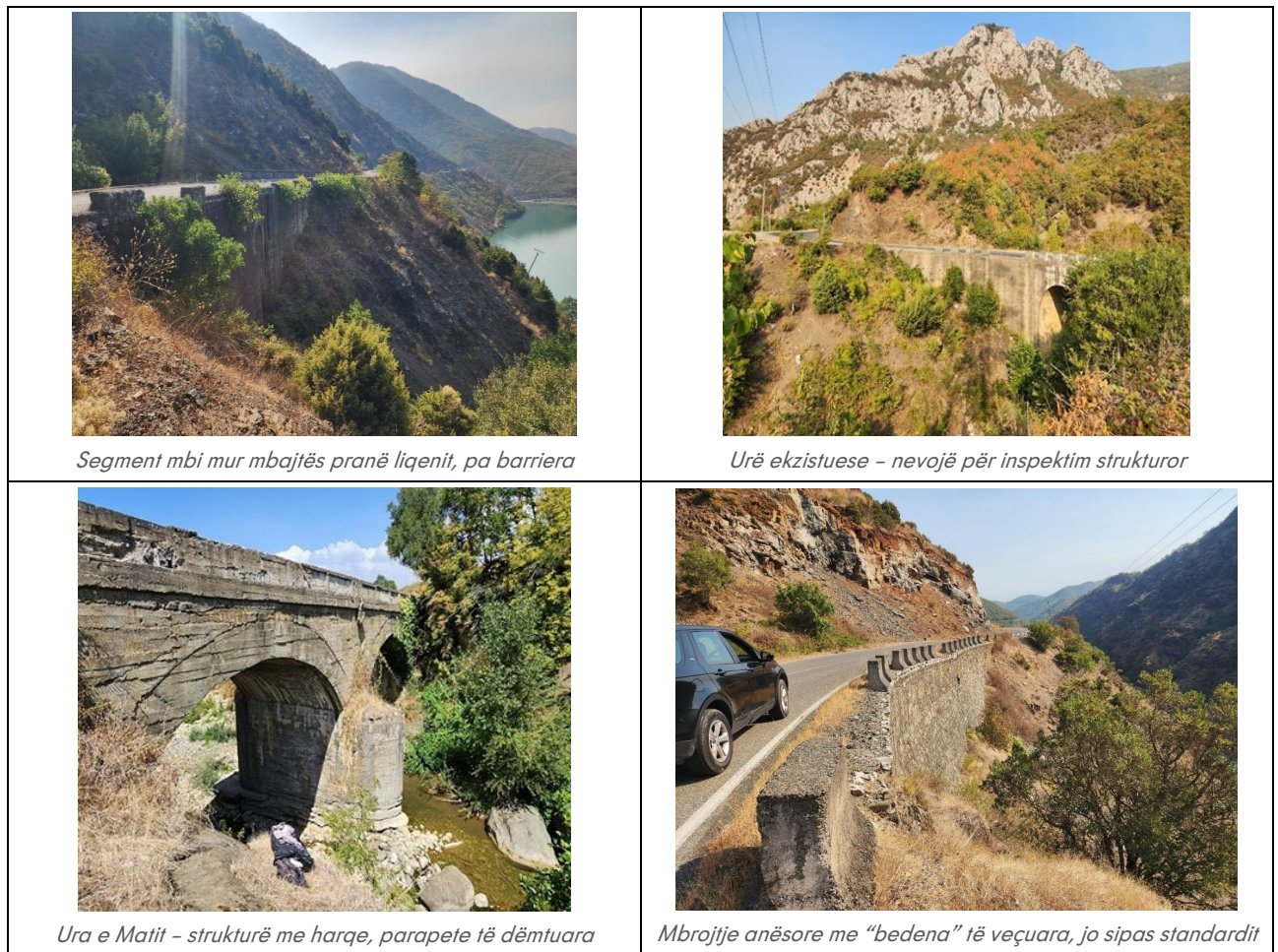


Figura 4. Veprat e artit dhe elementet e sigurisë rrugore. Dokumentacioni i plotë fotografik jepet në Aneksin 3.

2.4 Forma dhe natyra e kontratës

Kontrata do të zbatohet si kontratë e integruar për projektimin, miratimin e lejeve dhe realizimin e punimeve, me çelësa në dorë (Design and Build – Turnkey), me çmim total të ofertuar, sipas Kushteve të Përgjithshme dhe të Veçanta të Kontratës.

Kontraktori është përgjegjës për kryerjen e studimeve dhe investigimeve, hartimin dhe koordinimin e projektit, përgatitjen e dokumentacionit për lejet dhe miratimet sipas ndarjes së përgjegjësisë në kontratë, realizimin e punimeve, furnizimet, testimet, vënien në funksion, korrigjimin e defekteve dhe dorëzimin e një vepre të plotë, të sigurt, funksionale dhe të përshtatshme për qëllimin e përcaktuar në dokumentet e kontratës.

Çmimi total i ofertuar përfshin të gjitha shërbimet, punimet, furnizimet, pajisjet, masat e përkohshme, investigimet dhe kostot e nevojshme për përfundimin dhe dorëzimin e plotë të objektit, përveç elementeve që përjashtohen shprehimisht në dokumentet e kontratës.

Preventivi, sasitë dhe peshat e kategorive të punimeve kanë karakter orientues dhe nuk e shndërrojnë kontratën në kontratë me çmime njësi ose me rimatje.

Çdo ndryshim i çmimit ose afatit lejohet vetëm në rastet dhe sipas procedurave të përcaktuara në Kushtet e Përgjithshme dhe të Veçanta të Kontratës.

2.5 Objekti i punës (Scope of Work)

Objekti i punës është **shërbimi i integruar “projektim dhe zbatim”** për ndërhyrjen “Rikonstruksioni i rrugës Skuraj – Burrel, L = 35.6 km”. Kontraktori merr përsipër, me përgjegjësi të plotë kryerjen e të gjitha studimeve, shërbimeve të projektimit dhe punimeve të zbatimit për dorëzimin e plotë dhe funksional të veprës. Objekti i punës përfshin:

Komponenti	Përmbajtja kryesore	Referenca në ToR
A. Studimet dhe investigimet	Rilevim topografik, studim gjeologjik-gjeoteknik, sondazhe dhe prova laboratorike të shtresave ekzistuese, studim hidrologjik-hidraulik, inspektim dhe vlerësim strukturor i urave, tombinove dhe mureve, numërim dhe analizë trafiku, vlerësim i sigurisë rrugore, analizë pronësie.	Kreu 3
B. Projektimi	Fazat I–VI sipas VKM nr. 354/2016: analiza e detyrës, projekt-ideja paraprake dhe përfundimtare, projekti për leje, projekti i zbatimit, preventivi përfundimtar; raporte teknike, specifikime teknike, grafik punimesh, plane organizimi dhe menaxhimi.	Kreu 3
C. Lejet dhe miratimet	Plani i shpronësimeve, VNM dhe leja mjedisore, leja e infrastrukturës, miratimet e bashkive dhe të ARRSH-së, venddepozitimet, oponenta teknike, miratimi përfundimtar nga AK.	Kreu 4
D. Ndërtimi	Mobilizimi dhe organizimi i kantierit, punimet e dherave dhe nënshtresave, shtresat asfaltike, veprat e artit (ura, tombino, mure, kanale), siguria rrugore dhe sinjalistika, ndriçimi (sipas nevojës), menaxhimi i trafikut, cilësia dhe HSE.	Kreu 5
E. Garancia dhe dorëzimi	Provat dhe testimet përfundimtare, dokumentacioni “As-Built”, dosja e cilësisë, marrja në dorëzim, periudha e njoftimit të defekteve/garancisë, mirëmbajtja gjatë garancisë dhe dorëzimi përfundimtar.	Kreu 5.5

Tabela 3. Komponentët e objektit të punës.

Kontraktori duhet të përgatisë projektin e zbatimit dhe gjithë dokumentacionin e nevojshëm sipas detyrës së projektimit dhe fazave (I–VI) të përcaktuara në VKM nr. 354/2016, në përputhje me RrTNRr 2015, legjislacionin në fuqi dhe manualët e projektimit për këtë kategori objektesh; në mungesë të standardeve kombëtare aplikohen standardet evropiane (EN/Eurokodet) dhe ndërkombëtare. Pas miratimit të projektit sipas procedurave të kontratës, Kontraktori realizon të gjitha punimet, furnizimet, provat, masat e përkohshme, menaxhimin e trafikut dhe veprimtaritë e tjera të nevojshme për dorëzimin e plotë dhe funksional të veprës.

Shqyrtimi ose miratimi i dokumentacionit të projektimit nga Autoriteti Kontraktor **nuk e çliron Kontraktorin nga përgjegjësia** për projektimin, përshtatshmërinë, sigurinë, cilësinë dhe performancën e punimeve.

3. KËRKESAT PËR PROJEKTIM

Dokumentacioni i projektimit duhet të përfshijë të gjitha fazat dhe disiplinat e nevojshme, nga **Faza I – “Analiza e detyrës së projektimit dhe përcaktimi i bazës së projektit”** deri në **Fazat V–VI – “Projekti i zbatimit dhe preventivi përfundimtar”**, në përputhje me VKM nr. 354/2016, RrTNRr 2015, Planet e Përgjithshme Vendore të bashkive Mat dhe Kurbin dhe standardet teknike në fuqi. Çdo fazë shqyrtohet dhe miratohet nga Autoriteti Kontraktor, në koordinim me ARRSH-në dhe bashkitë, para kalimit në fazën pasuese. Në çdo fazë Kontraktori paraqet raportin e projektimit të detajuar sipas proceseve dhe produkteve të realizuara dhe bën prezantim para Përfituesve dhe AK.

Shërbimet e kërkuara do të jenë përgatitja e dorëzimi i fazave I-VI të projektit, në përputhje me përcaktimet e VKM Nr. 354, datë 11.05.2016

Elementet e projektit janë më poshtë:

Faza I – VI të projektimit në përputhje me përcaktimet e PPV;

- Projekti teknik me të gjitha disiplinat e projektimit;
- Raporti për vlerësimin e ndikimit në mjedis duhet të jetë në përputhje me Ligjin Nr.10440, datë 07.07.2011, VKM 686 29.07.2015 dhe akteve nënligjore përkatëse (për rinovim leje);
- Raporti Teknik;
- Raporti Topografik;
- Raporti Hidrologjik dhe Gjeologjik;
- Specifikimet teknike;
- Grafik punimesh;
- Preventiv përfundimtar;
- Raporti i shpronësimeve, nese ka;
- Plan menaxhimi i trafikut;
- Plan organizimi i punimeve
- Oponenca Teknike

3.1 Faza I: Baza e projektimit dhe analiza e detyrës së projektimit

- Analiza e vendndodhjes ;
- Verifikimi i pajtueshmërisë me kushtet mjedisore;
- Studimi i gjendjes ekzistuese, vlerësimi teknik i veprave të artit
- Rilevimi topografik
- Studimi gjeologjik dhe gjeoteknik
- Studimi hidrologjik dhe hidraulik
- Analiza e pronësisë dhe e rrjeteve inxhinierike (KUB, KUZ, linja elektrike etj.)
- Planifikimi i punës;

Në kuadër të kësaj faze, Kontraktori duhet të kryejë rilevimin topografik, studimet gjeologjike, gjeoteknike, hidrologjike dhe hidraulike, inspektimin e veprave të artit, studimin e trafikut dhe të sigurisë rrugore, si dhe analizën e pronësisë dhe të rrjeteve ekzistuese.

Rezultatet e këtyre studimeve do të shërbejnë për përcaktimin dhe argumentimin e bazës teknike të projektimit dhe për zhvillimin e fazave pasuese.

Kriteret dhe parametrat e projektimit duhet të jenë në përputhje me Rregullin Teknik për Ndërtimin e Rrugëve, standardet teknike në fuqi dhe kërkesat e ARRSH-së, për aq sa janë të zbatueshme për objektin.

3.1.1 Produktet e dorezimit Faza I – Analiza

Analiza e thelluar për infrastrukturën raport i gjendjes ekzistuese dhe përmbledhjes së rezultateve të studimeve të realizuara në formën e raportit format A4.

3.2 Faza II: Projektideja paraprake

- Konceptet arkitektonike dhe urbanistike (p.sh. skica dhe vizatime konceptuale);
- Paraqitja dhe seksionet/detajet përkatëse në shkallën e duhur të vizatimit për të siguruar lexueshmërinë dhe saktësinë teknike duke treguar karakteristikat hapësinore të ndërhyrjeve dhe integrimin e tyre në kontekstin urban/natyror duke përfshirë veçoritë e sigurisë rrugore, etj;
- Analiza territoriale e hapësirave të hapura, vegjetacioni dhe peizazhi
- Analiza e detajuar e akseve të lëvizjes/ qarkullimit dhe parkimeve në zonë (automjete, autobuzë publik; ciklistë dhe këmbësor);
- Analiza e detajuar e rrjeteve të infrastrukturave (KUZ, KUB, Ujësjiellës, elektrike, internet etj) përcaktimi i nevojave dhe mundësive të zhvillimit në të ardhmen;
- Përshkrimi dhe analiza e shkurtër e projektit për çdo vend, do të përfshijë (por pa u kufizuar në): (i) emrin dhe përshkrimin e projektit; (ii) analiza klimatike, hapësinore dhe urbane; (iii) efikasitetin e kostos; (iv) identifikimin e çështjeve të mbrojtjes sociale dhe mjedisore; (v) Identifikoni dhe hartoni një listë të gjatë të karakteristikave/veçorive të artikuluar, , atraksionet natyrore dhe kulturore që mund të kontribuojnë në pasurimin e përvojës turistike; (vi) Identifikoni nevojat dhe mangësitë që ndikojnë në peizazhin dhe kontekstin urban.
- Studimi zgjidhjes paraprake të projektit dhe paraqitja grafike e tyre për çdo përcaktim sipas funksioneve të kërkuara si zona ndërhyrjesh (propozimet duhet të bazohen në gjendjen faktike të analizave të sipërcituara); Studimin e zgjidhjes së projekteve teknike dhe paraqitjen e tyre grafike (minimalisht 2 versione zgjidhje);
- Llogaritja paraprake e kostos;
- Raporti teknik paraprak;
- Specifikimet teknike paraprake;
- Kontraktori duhet të bëjë një prezantim të projektit përpara Përfituesit dhe Autoritetit Kontraktor.

3.2.1 Produktet e dorezimit Faza II – Projekt Idea Paraprake

Produktet të cilat do të dorezohen për projekt idete paraprake infrastrukturën do të përmbajë:

- Vizatimet e Projekt-idesë paraprake për infrastrukturën;
- Kosto Paraprake;

- Specifikime teknike paraprake;
- Raport Llogaritjesh teknike paraprake

3.3 Faza III: Projekt idea përfundimtare

Hartim i Projekt-idesë përfundimtare duhet të ndjekë të gjithë hapat e nevojshëm për të realizuar punët dhe përfutur produktet, konkretisht si më poshtë vijon:

- Përpunimi i konceptit të projektit duke marrë parasysh funksionin, kushtet teknike dhe fizike të ndërtimit, kërkesat mjedisore ose të zhvillimit të qëndrueshëm duke vënë në përdorim ndihmesën e dhënë nga specialistët e përfshirë në projekt, dhe kompletimin e projektidesë përfundimtare;
- Përfshirja edhe e shërbimeve të tjera/ disiplina projektimi, të ofruara nga specialistë e pjesëmarrës në projekt (strukture, elektrike, mekanike..etj);
- Përshkrimi i projektit, me shpjegime për masat që do të ndërmerren për mbrojtjen e mjedisit dhe vlerave të tjera, duke përfshirë edhe masat për zëvendësimin, sipas legjislacionit në fuqi;
- Përmbledhja e të gjithë projektit në formën e vizatimit p.sh. projekt idesë paraprake dhe/ose projekt idesë përfundimtare (shkalla sipas natyrës dhe madhësisë së strukturës);
- Parashikim i kostove sipas VKM të manualit të çmimeve në fuqi, të miratuar me akte nën ligjore, që përcaktojnë kostot në zonat e banimit ose kërkesave cilësore të investitorit për sistemet e jashtme.
- Realizimin dhe prezantimin e projekt-idesë përfundimtare, përpara Përfituesit dhe Autoritetit Kontraktor;
- Konsultimi i projekt idesë përfundimtare, preventivit paraprak dhe Studimeve e specifikimeve teknike me AK dhe Përfituesve.

3.3.1 Produktet e dorëzimit projekt ideja përfundimtare

Produktet të cilat do të dorëzohen për projekt idene përfundimtare për infrastrukturën do të përmbajë:

- Projekt idenë përfundimtare të gjitha disiplinave në format A3 për të gjitha objektet;
- Përmbledhja e rezultateve të të gjithë dokumentacioneve të projektit;
- Finalizimi i preventivit për konsultim;
- Specifikimeve Teknike për projekt idenë përfundimtare;
- Raportet teknike, etj;
- Raporte teknike konstruktive, ku përfshihen llogaritjet, matjet, studimet, etj;
- Raporte teknike i instalacioneve, ku përfshihen llogaritjet, matjet, studimet, etj;
- Raporte Gjeologjike, ku përfshihen llogaritjet, matjet, studimet, etj;
- Raporte Topografike, ku përfshihen llogaritjet, matjet, studimet, etj;
- Realizimin dhe prezantimin e projekt idesë përfundimtare, përpara Përfituesit dhe Autoritetit Kontraktor;

3.4 Faza IV: Projekti për miratimin e lejes së ndërtimit

- Përgatitja e dokumenteve të dorëzimit për miratim dhe lejet e kërkuara, në bazë të rregullores për planifikimin urban, duke përfshirë edhe kërkesat për përjashtime dhe ngrirje/shtyrje kushtesh, duke përdorur ndihmesën e ofruar nga specialistët e tjerë të përfshirë në projekt si edhe ndonjë negociim me autoritetet publike.
- Dorëzimi i dokumenteve në entin publik.
- Përfundimi dhe plotësimi nëse është e nevojshme i kërkesës së projektit, përshkrimet dhe shpenzimet duke përdorur ndihmesën e specialistëve të përfshirë në projekt.
- Sistemit e jashtme dhe punimet e ndërtimit: Kontrollimi i kërkesave dhe lejeve të veçanta që duhen për miratimin e kërkesës dhe për marrjen e lejes të ndërtimit.

3.4.1 Dokumentacioni që nevojitet për leje ndërtimi

Dokumentacioni që duhet të plotësojë Kontraktori për Lejet:

- Mendimi nga Agjencia Kombëtare e Zonave të Mbrojtura përpara miratimit të projektit zbatimit.
- Përcaktimi i venddepozitimit të interteve nga Njësi e Vetëqeverisjes Vendore (NJVV)
- Kontraktori (Kontraktori) duhet të përgatisë dokumentacionin e 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.
- Format i aplikimit
- Prokura ose autorizimi nga zhvilluesi për aplikuesin
- Dokumentacion pronësie
- Plan rilevimi nga topograf i licencuar sh.1:500
- Plani i vendosjes së ndërtimit mbi fragmentin e hartës në gjendjen ekzistuese
- Planvendosje
- Projekti i plotë i zbatimit me të gjitha disiplinat dhe relacioni shoqëruar i tij, të nënshkruar elektronikisht nga projektuesi
- Grafiku i detajuar i punimeve, i ndarë në faza me kohëzgjatjen e çdo kategorie punimesh. *Grafiku duhet të respektojë afatet maksimale të dhëna në Aneks 1, pjesë e këtij dokumenti.
- Preventivi
- Plani i organizimit në kantier me vendndodhjen e bazës/bazave operative, zyrave, magazinave, impianteve (nëse parashikohen), zonave të depozitimit të përkohshëm, venddepozitimeve të miratuara, rrugëve të aksesit dhe logjistikës, sinjalistikës së kantierit, pikave të furnizimit me ujë dhe energji, masave për mbrojtjen e mjedisit dhe zonave të mbrojtura; fazimi i kantierit sipas segmenteve.
- Licenca, deklarata dhe polica e projektuesve
- Raporti i Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis dhe PMMS të përgatitet sipas legjisllacionit në fuqi. Projektet publike të listuara në shtojcat I dhe II, bashkëlidhur ligjit, i nënshtrohen vlerësimit të ndikimit në mjedis, në përputhje me kërkesat e kreut II të këtij ligji.

- Oponenca teknike bazuar në VKM Nr. 9, datë 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”

3.5 Faza V+VI : Projekti i zbatimit dhe Preventivi përfundimtar

- Përpunim dhe detajim i punës së bërë në fazat III dhe IV (zhvillimi dhe paraqitja hap pas hapi e projektit të zgjedhur) duke marrë parasysh funksionin, gjendjen teknike dhe fizike të ndërtimit, efikasitetin financiar dhe kërkesat e mjedisit ose të konservimit duke përdorur edhe ndihmesën e dhënë nga specialistët e përfshirë në projekt, nëpërmjet një projekti (vizatimi) të zbatueshëm.
- Paraqitja e projektit në formë grafike me të gjitha detajet e nevojshme për zbatim p.sh. zbatimi i plotë përfundimtar, vizatime të detajuara të konstruksionit në një shkallë 1:50 deri 1:1.
- Azhurnimi i vazhdueshëm i projektit zbatues gjatë fazës së zbatimit.
- Llogaritjet inxhinierike të projektit sipas standardeve në fuqi vendase dhe të huaja, çdo elementi të projektit dhe mbledhjen e tyre në formë raporti.
- Përcaktimi dhe mbledhja e masave për të prodhuar specifikimet e projektit duke përdorur kontributet e dhëna nga specialistët e tjerë të përfshirë në projekt.
- Përgatitja e preventivit të detajuar sipas specifikimeve të projektit me programin e punimeve të ndarë sipas kategorive dhe zërave të punës.
- Harmonizimi dhe koordinimi i kategorive të punës së projektit të bëra nga specialistët e përfshirë në planifikimin e projektit

3.5.1 Produktet e Fazës V+VI – Projekti i Zbatimit

- Horografia,
- Projekt zbatimi i rrugës (vizatimet) ku përfshihen planimetria, profili gjatësor, profilet tërthore, profilet tërthore tip, detajet;
- Raporti teknik, i cili përfshin analizën e gjendjes ekzistuese, zgjidhjen e propozuar, rezultatet e investigimeve dhe provave, llogaritjet e trafikut, shtresave rrugore, veprave të artit dhe sistemit hidraulik, masat inxhinierike, modelet llogaritëse dhe volumet e punimeve. Raportit teknik i bashkëlidhen raportet përfundimtare topografike, gjeologjike, gjeoteknike, hidrologjike dhe të investigimit të materialeve.
- Raporti elektrik dhe i sinjalistikës rrugore;
- Raportet Gjeologjike dhe Hidrogjeologjike;
- Raportet Topografike;
- Raport Shpronësimesh;
- Raporti i Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis dhe PMMS;
- Plani i Sigurisë dhe Koordinimit në Kantier (PSK);
- Specifikimeve Teknike për çdo zë të preventivit dhe për çdo material që do të përdoret, ku të përfshihen: përshkrimi i detajuar i zërit të punës, materialet që do të

përdoren, cilësia e tyre, etj; Metoda e kryerjes së punimeve; Cilësia e kërkuar e punimeve; Njësia e matjes; Etj.)

- Preventivi i detajuar, i hartuar mbi bazën e vizatimeve, llogaritjeve, specifikimeve teknike dhe volumeve të përlllogaritura për çdo zë pune.

Shënim: Preventivi i detajuar përfundimtar nuk duhet të tejkalojë vlerën totale të ofertuar në “Preventivin Përmbledhës”, pjesë e Dokumenteve të Tenderit.

Vizatimet dhe raportet përfundimtare duhet të jenë në 1 (një) kopje origjinale të printuar në gjuhën shqipe si dhe kopje elektronike CD, me të gjitha materialet në formatet përkatëse të editueshme (Acad, GIS, word, Excel, etj.) si dhe një CD të projektit dhe dokumentacionit shoqërues me vulë elektronike në format PDF.

Dorëzimi i dokumentacionit do të bëhet në rrugë zyrtare shoqëruar me fletë inventari sipas afateve të percaktuara në Aneksin 1. Të gjitha dokumentet e printuara duhet të jenë të firmosura e vulosura në origjinal nga të gjithë projektuesit.

3.5.2 Kërkesat minimale teknike për zgjidhjet e projektimit

Mbi bazën e konstatimeve paraprake, ndërhyrjet e parashikuara përfshijnë, pa u kufizuar në to, kategoritë e mëposhtme. Trashësitë dhe materialet janë orientuese; Kontraktori mban përgjegjësi të plotë për investigimin, dimensionimin dhe përshtatshmërinë e zgjidhjes përfundimtare, e cila duhet të argumentohet me llogaritje, të përmbushë kërkesat minimale të Punëdhënësit dhe t’i nënshtrohet miratimit sipas kontratës.

a) Rehabilitimi i shtresave rrugore dhe përmirësimi i karrexhatës. Kontraktori verifikon gjendjen faktike të çdo segmenti me rievime, sondazhe, kampione, prova laboratorike dhe investigime gjeoteknike, dhe përcakton shtrirjen e secilës tipologji, thellësinë e ndërhyrjes dhe përbërjen përfundimtare të paketës rrugore:

Tipologjia	Kushti i zbatimit	Ndërhyrja orientuese
A – Dëmtime të thella të trupit të rrugës (cedime deri 30 cm)	Cedime, deformime të lokalizuara ose humbje e kapacitetit mbajtës	Heqje e plotë e materialeve të dëmtuara deri në bazament të qëndrueshëm; mbushje me material granular 0/80 mm (20–30 cm); çakëll makadam 0/60 mm (15–20 cm); stabilizant 0/30 mm (10–15 cm); binder 6 cm (deri në kuotën e asfaltit ekzistues); profilim me binder 4–5 cm (sipas nevojës për unifikimin me pjesen tjetër të shtresës asfaltike ekzistuese); tapet asfaltobetoni 4 cm
B – Dëmtime të trupit të rrugës (cedime deri 10 cm)	Cedime ose deformime që kërkojnë zëvendësim të shtresave të bazës	Heqje e shtresave të dëmtuara; çakëll makadam 0/60 mm (15–20 cm); stabilizant 0/30 mm (10–15 cm); binder 6 cm (pas frezimit); profilim me binder 4–5 cm (sipas nevojës për unifikimin me pjesen tjetër të shtresës asfaltike ekzistuese); tapet asfaltobetoni 4 cm

Tipologjia	Kushti i zbatimit	Ndërhyrja orientuese
C – Dëmtime të trupit të rrugës (cedime deri 5 cm)	Plasaritje të përhapura, çarje rrjetë, cedime të vogla	Heqje e shtresave të dëmtuara; shtresë e stabilizuar 10 cm; binder 6 cm (pas frezimit); profilim me binder 4–5 cm (sipas nevojës për unifikimin me pjesen tjetër të shtresës asfaltike ekzistuese); tapet asfaltobetoni 4 cm
D – Dëmtime të shtresave asfaltike (pa cedime)	Plasaritje ose çarje të përhapura të asfaltit pa deformim të trupit	Heqje e asfaltit të dëmtuar; binder 6 cm; profilim me binder 4–5 cm (sipas nevojës për unifikimin me pjesen tjetër të shtresës asfaltike ekzistuese); tapet asfaltobetoni 4 cm
E – Dëmtime sipërfaqësore të lehta (pa cedime)	Plasaritje të holla dhe dëmtime sipërfaqësore	Frezim i kontrolluar 1–3 cm; profilim me binder 4–5 cm (sipas nevojës për unifikimin me pjesen tjetër të shtresës asfaltike ekzistuese); tapet asfaltobetoni 4 cm
F – Shtresa asfaltike në gjendje të mirë	Pa plasaritje, çarje, cedime ose deformime	Frezim sipërfaqësor 1–3 cm; përgatitje e sipërfaqes; tapet asfaltobetoni 4 cm

Tabela 4. Tipologjitë orientuese të ndërhyrjes në shtresat rrugore.

Rendi orientues i zbatimit të punimeve: (1) heqja e asfaltit ekzistues sipas tipologjisë A–D; (2) realizimi i shtresave rrugore deri në realizimin e shtresës së binderit 6 cm deri në kuotën e shtresës asfaltike ekzistuese (pas frezimit); (3) frezimi në segmentet sipas tipologjisë E; (4) profilimi me binder 4–5 cm në gjithë sipërfaqen sipas tipologjive A–E; (5) frezimi në segmentet sipas tipologjisë F; (6) tapeti i asfaltobetoni 4 cm në **gjithë** sipërfaqen e karrexhatës, për të siguruar sipërfaqe uniforme, rrafshësi, komoditet, siguri dhe jetëgjatësi. Radha përfundimtare dhe metodologjia përcaktohen nga Kontraktori duke garantuar vazhdimësinë e qarkullimit.

b) Riparimi dhe rehabilitimi i sistemit të kullimit – pastrimi, riparimi dhe, ku nevojitet, rindërtimi i kunetave prej betoni, kanaleve anësore, tombinove dhe elementeve të drenazhimit, për largimin e kontrolluar të ujërave nga trupi i rrugës dhe shmangien e infiltrimeve në shtresat rrugore.

c) Mbrojtja nga gërryerjet dhe stabilizimi i trupit të rrugës – mure mbajtëse, pritëse ose mbrojtëse, gabione, veshje me gur, sisteme të skarpave, disiplinim të rrjedhave ujore dhe masa kundër erozionit në zonat e ekspozuara, në veçanti në segmentet pranë liqeneve dhe në zonat e rrëshqitjeve.

d) Rehabilitimi i urave dhe strukturave ekzistuese – riparimi ose rindërtimi i trotuareve, bordurave, parapeteve dhe elementeve të sigurisë; riparimi ose zëvendësimi i fugave, hidroizolimit, kullimit dhe mbështetjeve; trajtimi i çarjeve, betonit të degraduar dhe armaturës së korroduar; përforcimi i elementeve mbajtëse; mbrojtja e themeleve, pilave dhe shpatullave nga gërryerja; riparimi/rindërtimi i mureve; ndërtimi i strukturave të reja ku vlerësohet e nevojshme. **Për Urën e Karicës duhet të rikthehet qarkullimi me dy korsi; për Urën e Matit duhet të trajtohet gërryerja e pilës së ndërmjetme dhe rrëshqitja në dalje.**

e) Siguria rrugore – barrierat mbrojtëse – barriera të reja sipas EN 1317 në kthesat, zonat me skarpata të larta, hyrjet/daljet e urave e tombinove dhe segmentet me diferencë të

rrezikshme kuote, me klasë përmbajtjeje, gjerësi pune dhe elemente fundore të përcaktuara nga vlerësimi i sigurisë rrugore, gjeometria e aksit dhe shpejtësia projektuese; gjithashtu, duhet të vlerësohen teknikisht mbrojtëset ekzistuese me mure te veçuara (bedena), të cilat nuk përmbushin kërkesat dhe standardet e sigurisë; barrierat ekzistuese të dëmtuara, të papërshtatshme ose që nuk përmbushin kërkesat e standardeve teknike duhet të zëvendësohen ose plotësohen, sipas nevojës.

Kontraktori duhet të përcaktojë vendndodhjen, shtrirjen, tipin, mënyrën e ankorimit dhe trajtimin e elementeve fundore të barrierave, bazuar në vlerësimin e sigurisë rrugore, karakteristikat gjeometrike të aksit, shpejtësinë e projektimit dhe natyrën e rrezikut. Projektimi dhe instalimi i tyre duhet të kryhen në përputhje me standardet teknike në fuqi dhe kërkesat e Punëdhënësit.

f) Sinjalistika horizontale dhe vertikale – sinjalistikë horizontale në gjithë aksin pas asfaltimit (vija ndarëse dhe anësore, shigjeta, vendkalime, kryqëzime) me materiale me retroreflektim dhe rezistencë ndaj rrëshqitjes; identifikimi dhe vlerësimi i sinjalistikës vertikale ekzistuese dhe zëvendësimi/plotësimi me sinjale paralajmëruese, urdhëruese, ndaluese, orientuese dhe informuese sipas EN 12899 dhe Kodit Rrugor; sinjalistikë turistike për Parkun Natyror “Liqeni i Ulzës” dhe Skurajn.

g) Ndriçimi dhe mobilimi – ndriçim rrugor në zonat e banuara, kryqëzimet dhe urat (sipas nevojës dhe në koordinim me bashkitë), ndalesa autobusësh, pika panoramike/pushimi në zonat me potencial turistik, sipas propozimit të Kontraktorit dhe miratimit të AK.

Shënim: *Trashësitë dhe dimensionet e përmendura për shtresën lidhëse (binder), shtresën niveluese ose të profilimit, shtresën e tapetit asfaltik, nënshtresat dhe shtresat e bazës janë orientuese. Dimensionimi përfundimtar i paketës së shtresave rrugore duhet të kryhet nga Kontraktori mbi bazën e matjeve të trafikut, ngarkesave standarde ekuivalente, investigimeve të shtresave ekzistuese, provave gjeoteknike dhe laboratorike, kapacitetit mbajtës të bazamentit, kushteve të drenazhimit dhe jetëgjatësisë së kërkuar të projektimit.*

Për çdo segment homogjen të aksit, Kontraktori duhet të paraqesë llogaritjet dhe argumentimin teknik të tipologjisë së propozuar. Trashësitë përfundimtare, lloji i materialeve dhe shtrirja e shtresave zbatohen vetëm pas miratimit me shkrim nga Autoriteti Kontraktor dhe/ose ARRSH-ja.

Në asnjë rast, dimensionimi përfundimtar nuk duhet të rezultojë në kapacitet mbajtës, qëndrueshmëri, performancë ose jetëgjatësi më të ulët se kërkesat minimale të dokumenteve të kontratës, ToR dhe standardeve teknike në fuqi.

4. KËRKESAT PËR LEJE DHE MIRATIME

Kontraktori është përgjegjës për përgatitjen e plotë të dokumentacionit të nevojshëm për aplikimin, dhe marrjen e të gjitha lejeve, miratimeve dhe autorizimeve të nevojshme për projektimin dhe ndërtimin e veprës. Kostot e përgatitjes së dokumentacionit, konsiderohen të përfshira në ofertë. Punimet nuk mund të fillojnë para marrjes së lejeve.

4.1 Plani i shpronësimeve

Ndërrhyrja synon të zhvillohet, për aq sa është e mundur, brenda kufirit ekzistues të rrugës. Për sipërfaqet që preken nga zgjerime lokale, mure mbajtëse, stabilizime të shpateve, sistemime të kullimit ose zona të përkohshme punimesh, Kontraktori harton **Planin e Shpronësimeve** sipas Ligjit nr. 8561/1999, i ndryshuar, VKM nr. 138/2000 dhe VKM nr. 89/2016 (harta e vlerës së tokës).

4.1.1 Përmbajtja dhe hapat

- Analiza e pronësisë përgjatë gjurmës së projektit: aplikimi pranë **ASHK** për planshetat e zonave kadastrale, kartelat e pasurive të paluajtshme dhe hartat treguese të regjistrimit;
- Gjurma e projektit e hedhur me topografi mbi ortofoton e zonës dhe mbi hartën kadastrale, ku për secilën pasuri që preket evidentohet sipërfaqja totale dhe sipërfaqja takuese për shpronësim;
- Tabela e shpronësimit sipas kartelave dhe informacioneve nga ASHK (emër, atësi, mbiemër, ZK, nr. pasurie, vol., fq., lloji i pasurisë, përshkrim i veçantë, seksionet D dhe E, sipërfaqja totale, sipërfaqja për shpronësim, vlerësimi i pasurisë, komente), e konfirmuar nga ASHK;
- Vlerësimi i pasurive dhe përlogaritja e vlerës së shpronësimit sipas legjislacionit në fuqi; identifikimi i objekteve, kulturave bujqësore dhe të drejtave të personave të tretë;
- Raporti final i shpronësimeve, i dorëzuar pranë AK dhe NJVV-ve (bashkitë Mat dhe Kurbin).

4.2 Leja mjedisore – Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis

Projekti i nënshtrohet procedurës së **Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis (VNM)** sipas Ligjit nr. 10440/2011 dhe VKM nr. 686/2015, para dhënies së lejes së infrastrukturës. Për shkak të zhvillimit të aksit përgjatë ose në afërsi të **Parkut Natyror “Liqeni i Ulzës”** (kategoria IV, Ligji nr. 81/2017), Kontraktori duhet të marrë **mendimin e Agjencisë Kombëtare të Zonave të Mbrojtura (AKZM)** dhe të Administratës Rajonale të Zonave të Mbrojtura Dibër para miratimit të projektit të zbatimit, dhe të integrojë kushtet e tyre në projekt dhe në PMMS.

- **Raporti i VNM** (paraparak ose i thelluar, sipas përcaktimit të AKM-së) me: përshkrimin e projektit dhe alternativave, gjendjen bazë mjedisore (ajër, ujë, tokë, biodiversitet, peizazh, zhurmë, trashëgimi kulturore), vlerësimin e ndikimeve gjatë ndërtimit dhe operimit (në veçanti mbi liqenet dhe habitatet e parkut, cilësinë e ujërave, erozionin, mbetjet inerte dhe asfaltike), masat zbutëse dhe programin e monitorimit;

- **Plani i Menaxhimit Mjedisor dhe Social (PMMS)** me masat konkrete për fazën e ndërtimit: kontrolli i pluhurit, zhurmës, ujërave dhe derdhjeve; menaxhimi i mbetjeve dhe i materialeve të frezuara; venddepozitimet e miratuara; mbrojtja e brigjeve dhe e vegjetacionit; menaxhimi i ankesave të komunitetit; procedurat e zbulimeve rastësore të trashëgimisë kulturore;
- Aplikimi në sistemin elektronik pranë **Agjencisë Kombëtare të Mjedisit (AKM)**, dhe marrja e **Deklaratës Mjedisore / Lejes Mjedisore** të lëshuar nga ministria përgjegjëse për mjedisin;

Produktet: raporti i VNM, PMMS, dokumentacioni i konsultimit publik, mendimi i AKZM, Deklarata/Leja Mjedisore.

4.3 Leja e infrastrukturës

Kontraktori përgatit dokumentacionin për **Lejen e Infrastrukturës** sipas Ligjit nr. 107/2014 “Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit”, i ndryshuar, dhe VKM nr. 408/2015 “Rregullorja e zhvillimit të territorit”, e ndryshuar.

4.3.1 Dokumentacioni i aplikimit

- Dokumentacioni i pronësisë (përfshirë aktet për rrugën ekzistuese dhe dosjen e shpronësimit për sipërfaqet shtesë);
- Plan rievimi nga topograf i licencuar, shkalla 1:500; plani i vendosjes së ndërtimit mbi fragmentin e hartës në gjendjen ekzistuese; planvendosja;
- Projekti i plotë i zbatimit me të gjitha disiplinat dhe relacioni shoqërues;
- Grafiku i punimeve; preventivi; plani i organizimit të kantierit; PSK;
- Licencat, deklaratat dhe policat e sigurimit të projektuesve;
- Raporti i VNM dhe Deklarata Mjedisore; mendimi i AKZM;
- Raporti i oponencës teknike;
- Mendimi i ARRSH-së për parametrat teknikë dhe hyrjet; mendimet e operatorëve të rrjeteve (OSHEE/OST, ujësjellës, telekomunikacion); përcaktimi i venddepozitimeve nga NJVV-të.

4.4 Oponenca teknike

Pas hartimit të projektit të zbatimit, dokumentacioni i nënshtrohet **oponencës teknike** sipas VKM nr. 9, datë 11.01.2024 “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”, pranë Institutit të Ndërtimit. Kontraktori dorëzon dosjen e plotë, jep sqarimet dhe plotësimet e kërkuara, reflekton të gjitha vërejtjet dhe rekomandimet në projekt, preventiv dhe specifikime, dhe ridorëzon dokumentacionin e rishikuar. Kostoja e oponencës (tarifa, sqarimet, korrigjimet, ridorëzimi) është e përfshirë në vlerën e projektimit. Pas përfundimit të oponencës, Kontraktori prezanton projektin përfundimtar në FSHZH për miratim.

5. KËRKESAT PËR ZBATIM

Bazë për fazën e ndërtimit të objektit “Rikonstruksioni i rrugës Skuraj – Burrel, L = 35.6 km (35,580 m)” shërben Rregulli Teknik për Ndërtimin e Rrugëve (RrTNRr) 2015, Specifikimet Teknike të ARRSH-së, projekti i zbatimit i hartuar nga Kontraktori dhe i miratuar nga AK, specifikimet teknike të projektit, preventivi përfundimtar, lejet dhe miratimet, kushtet e kontratës dhe standardet teknike të zbatueshme.

5.1 Kushtet për fillimin e punimeve

Kontraktori nuk duhet të fillojë punimet ose pjesët përkatëse të tyre pa u miratuar dokumentacioni teknik i zbatueshëm, pa përfunduar oponenca teknike dhe reflektimi i vërejtjeve, pa u marrë lejet, autorizimet dhe miratimet e nevojshme, si dhe pa u miratuar preventivi përfundimtar, grafiku i detajuar i punimeve, Plani i Organizimit të Kantierit, Plani i Sigurisë dhe Koordinimit në Kantier, Plani i Menaxhimit të Trafikut dhe Plani i Sigurimit dhe Kontrollit të Cilësisë.

Megjithatë, në varësi të ecurisë së projektit, Autoriteti Kontraktor mund të autorizojë me shkrim fillimin pjesor dhe progresiv të punimeve sipas fazave, segmenteve ose kategorive të veçanta. Ky autorizim mund të jepet vetëm për pjesën për të cilën janë përfunduar procedurat përkatëse të projektimit dhe oponencës teknike, janë reflektuar vërejtjet dhe janë marrë lejet dhe miratimet e nevojshme. Autorizimi për fillimin pjesor nuk përbën miratim për pjesët e tjera të projektit dhe nuk e çliron Kontraktorin nga detyrimi për të përmbushur të gjitha kërkesat teknike dhe kontraktuale përpara fillimit të tyre.

Për pjesët që ende nuk i kanë përmbushur këto kushte, mund të kryhen vetëm investigime, mobilizim ose punime përgatitore të autorizuara paraprakisht dhe shprehimisht me shkrim nga Autoriteti Kontraktor.

5.2 Objekti i punimeve

Kontraktori realizon të gjitha punimet, furnizimet dhe shërbimet për dorëzimin e plotë, të sigurt dhe funksional të objektit, përfshirë pa u kufizuar në: mobilizimin dhe organizimin e kantierit; punimet përgatitore, prishjet, frezimet dhe gërmimet; largimin dhe depozitimin e materialeve; mbushjet dhe nënshtresat; shtresat asfaltike; ndërtimin dhe riparimin e strukturave mbajtëse dhe pritëse prej betoni, b/a, guri dhe gabioni; riparimin dhe rehabilitimin e urave; riparimin, rindërtimin ose zëvendësimin e tombinove; mbrojtjen nga erozioni; kunetat, bordurat, kanalet dhe drenazhimin; stabilizimin e skarpave; barrierat dhe elementet e sigurisë; sinjalistikën horizontale dhe vertikale; ndriçimin (nese ka); mbrojtjen ose zhvendosjen e rrjeteve; rehabilitimin e zonave të prekura; provat, testimet dhe kontrollat e cilësisë; pastrimin dhe çmobilizimin; dokumentacionin përfundimtar dhe vizatimet “As-Built” (lista nuk është shteruese).

5.3 Organizimi dhe përgjegjësia e Kontraktorit

Kontraktori mban përgjegjësi të plotë për organizimin, koordinimin dhe realizimin e punimeve, metodat e ndërtimit, personelin, materialet, makineritë, pajisjet dhe punimet e përkohshme. Shqyrtimi ose miratimi nga AK, ARRSH-ja ose Mbikëqyrësi nuk e çliron Kontraktorin nga përgjegjësia për saktësinë dhe zbatueshmërinë e projektit, stabilitetin dhe sigurinë e punimeve, cilësinë dhe përshtatshmërinë e materialeve, respektimin e afateve dhe përfundimin e plotë të objektit.

5.4 Organizimi dhe ngritja e kantierit, burimet dhe planet e menaxhimit

5.4.1 Kantieri dhe logjistika

- Ngritja e bazës/bazave operative në pika të përshtatshme përgjatë aksit (orientuese: zona e Skurajt/Milotit dhe zona e Burrelit), me zyra për Kontraktorin dhe Mbikëqyrësin, laborator kantieri, magazina, zona parkimi për makineritë, ambiente sanitare dhe pika grumbullimi mbetjesh; sinjalistikë e kantierit dhe kontroll i aksesit;
- Zonat e depozitimit të përkohshëm të materialeve të frezuara dhe të gërmimeve, jashtë zonave të mbrojtura dhe brigjeve, me masa kundër shpërlarjes; transporti dhe depozitimi përfundimtar vetëm në **venddepozitime të miratuara** nga NJVV-të;
- Plani i logjistikës së furnizimeve duke marrë parasysh kufizimin e tonazhit (13 t) në Urën e Matit, kufizimin e qarkullimit në Urën e Karicës dhe gjeometrinë e kufizuar të Grykës së Shkopetit.

5.4.2 Karrierat, materialet dhe impiantet

- Identifikimi, provat dhe miratimi paraprak nga Mbikëqyrësi i karrierave dhe burimeve të materialeve inerte (me leje minerare dhe mjedisore në fuqi), i impianteve të asfaltit dhe betonit (të certifikuar, me kontroll të prodhimit sipas EN 13108-21 dhe EN 206) dhe i furnitorëve të bitumit, çelikut, barrierave, sinjaleve dhe ndriçuesve;
- Prova paraprake të përshtatshmërisë (agregatë, bitum, përzierje asfaltike – studimi Marshall/formula e punës, betoni – receta) para fillimit të çdo kategorie punimesh; asnjë material nuk përdoret pa miratimin paraprak të Mbikëqyrësit dhe pa fletë teknike, certifikata konformiteti (CE/DoP), rezultate provash dhe dokumente origjine;
- Distanca e transportit dhe koha e vendosjes së përzierjeve asfaltike duhet të garantojnë temperaturat e kërkuara; parashikohen impiante ose furnizime alternative për të mos ndërprerë punimet.

5.4.3 Planet e menaxhimit që miratohen para fillimit të punimeve

Plani	Përmbajtja minimale	Përditësimi
Plani i Organizimit të Kantierit (POK)	Planimetria e kantierit, bazat, logjistika, venddepozitimet, fazimi sipas segmenteve	Në çdo ndryshim të organizimit

Plani	Përmbajtja minimale	Përditësimi
Plani i Menaxhimit të Trafikut (PMT)	Skemat e punimeve me kors alternative, sinjalistika e përkohshme (sipas standardit të ARRSH-së), kufizimet orare, devijimet, aksesit i banorëve dhe emergjencave, komunikimi me publikun, koordinimi me Policinë Rrugore dhe ARRSH	Për çdo fazë
Plani i Sigurisë dhe Koordinimit në Kantier (PSK)	Sipas VKM 312/2010, Aneksi VI; vlerësimi i rreziqeve, masat kolektive dhe individuale, organizimi HSE, procedurat e emergjencës, trajnimet	Mujor / në çdo ndryshim
Plani i Sigurimit dhe Kontrollit të Cilësisë (PSKC) dhe Plani i Inspektimit dhe Testimit (PIT)	Organizimi, laboratorët, procedurat, frekuencat minimale të provave për çdo kategori, kriteret e pranimit, regjistri i mospërputhjeve	Sipas nevojës
Plani i Menaxhimit Mjedisor dhe Social (PMMS)	Masat sipas VNM dhe kushteve të AKZM; menaxhimi i mbetjeve, ujërave, pluhurit, zhurmës; mekanizmi i ankesave	Mujor
Grafiku i detajuar i punimeve	Grafiku i përditësuar sipas sezonit dhe PMT, milestone-t.	Mujor

Tabela 5. Planet e menaxhimit të kantierit.

5.5 Punimet e dherave, nënshtresave dhe shtresave asfaltike

5.5.1 Punimet përgatitore dhe të dherave

- Heqja e shtresave asfaltike të dëmtuara (frezim ose gërmim) dhe gërmimi i trupit të rrugës në segmentet e tipologjive A–C deri në bazament të qëndrueshëm, me verifikim nga Mbikëqyrësi para mbushjes; materiali i frezuar riciklohet ku është e mundur ose depozitohet në venddepozitime të miratuara;
- Mbushjet me material granular të përzgjedhur (0/80 mm) në shtresa me trashësi maksimale 30 cm, të ngjeshura në shkallën e kërkuar (Proctor i modifikuar $\geq 98\%$ për nënshtresat, $\geq 100\%$ për shtresën e bazës) dhe të verifikuara me prova densiteti dhe pllakë ngarkese;
- Shtresa e çakëllit makadam 0/60 mm (15–20 cm) dhe shtresa e stabilizantit 0/30 mm (10–15 cm) sipas EN 13285 dhe specifikimeve; kontroll i granulometrisë, i ekuivalentit të rërës, i CBR dhe i modulit të deformimit;
- Sistemimi i skarpave, kullimi i përkohshëm gjatë punimeve dhe mbrojtja e punimeve të hapura nga reshjet.

5.5.2 Shtresat asfaltike

- Përzierjet asfaltike prodhohen sipas EN 13108 me formulë pune të miratuar; shtresa lidhëse (binder) 6 cm dhe shtresa e profilimit 4–5 cm; shtresa e sipërfaqes (tapet asfaltobetonit) 4 cm në gjithë gjerësinë e karrexhatës; shtresa lidhëse me emulsion bituminoz ndërmjet shtresave dhe mbi sipërfaqet e frezuara;

- Kontrolli i temperaturave të prodhimit, transportit, shtrimit dhe ngjeshjes; kontrolli i trashësisë (karotazhe), i densitetit dhe i përqindjes së zbrazëtive; kontrolli i rrafshësisë ($IRI \leq 2,5$ m/km për tapetin e ri, ose sipas specifikimeve) dhe i pjerrësisë tërthore;
- Fugat gjatësore dhe tërthore trajtohen për vazhdimësi dhe papërshkueshmëri; puna me finitricë me kontroll automatik të nivelit; ndalohet shtrimi në kushte reshjesh ose temperaturash nën kufijtë e specifikimeve;
- Rregullimi i kuotave të kapakëve, pushtave dhe hyrjeve (nese ka te tilla) në përputhje me shtresën e re.

5.6 Punimet e strukturave, mureve, kanaleve, urave dhe tombinove

- **Urat (Ura e Karicës, Ura e Matit dhe urat e tjera sipas inventarit):** riparimi i betonit të degraduar dhe trajtimi i armaturës së korroduar; riparimi ose zëvendësimi i fugave, hidroizolimit, kullimit dhe mbështetjeve; përforcimi i elementeve mbajtëse sipas projektit; rikonstruksioni i shpatullës dhe i trupit të rrugës në dalje të Urës së Karicës për rikthimin e dy korsive (mure mbajtëse b/arme mbi pilota/mikropilota, etj.); mbrojtja e pilës së ndërmjetme të Urës së Matit nga gërryerja (pragë, veshje, gabione ose zgjidhje të tjera të projektuara); rindërtimi i trotuareve, bordurave, kunetave dhe parapeteve; barriera dhe tranzicione sipas EN 1317; punimet në shtrat kryhen në periudhën e prurjeve të ulëta dhe me masa mbrojtëse për ujërat;
- **Stabilizimi i rrëshqitjes në dalje të Matit:** zbatimi i zgjidhjes gjeoteknike të miratuar (mure mbajtëse mbi pilota/mikropilota, gabione, drenazhime të thella, riprofilim i shpatit ose kombinim i tyre), me monitorim gjeoteknik (piketa, inklinometra) gjatë dhe pas punimeve;
- **Muret mbajtëse dhe pritëse:** riparimi ose rindërtimi i brezave prej betoni; përforcimi i mureve me çarje ose deformime; ndërtimi i mureve të reja prej b/a, guri ose gabioni në zonat me cedime dhe pranë brigjeve; drenazhimi pas mureve dhe veshja e sipërfaqeve;
- **Tombinot:** pastrimi, riparimi ose zëvendësimi i tubave dhe kutive; rindërtimi i portaleve dhe pushtave; mbrojtja e daljeve nga gërryerja (veshje guri, prita prej muri guri, gabioni për mbrojtjen nga gërryerjet); dimensionimi sipas studimit hidraulik;
- **Kunetat, kanalet dhe drenazhimi:** rindërtimi i kunetave prej betoni në segmentet e nevojshme, kanalet anësore të veshura, kanalet e kurorës mbi skarpata, drenazhime gjatësore, lidhja me tombinot dhe shkarkimi i kontrolluar larg trupit të rrugës;
- **Mbrojtja nga erozioni:** veshje me gur, gabione ose struktura të tjera në brigjet e ekspozuara, ne veprat e kullimit (hyrje-daljet e tombinove, urave etj.).

Për të gjitha punimet strukturore: betoni sipas EN 206 me klasë ekspozimi të përshtatshme, kontroll i recetës (mix design), i konsistencës dhe i rezistencës (kampione në çdo betonim); çeliku me certifikatë; kontroll i armimit para betonimit; kurim i betonit; prova ngarkese për urat pas përfundimit të përforcimeve, kur kërkohet nga projekti.

5.7 Punimet e sigurisë rrugore

- **Barrierat e sigurisë:** furnizim dhe vendosje e barrierave metalike të certifikuara sipas EN 1317 (klasa e përmbajtjes, gjerësia e punës dhe niveli i ashpërsisë sipas projektit), me ankorim sipas tipit të bazamentit (prej dheu, mur, brez betoni, urë), tranzicione ndërmjet tipave, elemente fundore të sigurta dhe trajtim të parapeteve të urave; zëvendësimi ose plotësimi i barrierave ekzistuese të papërshtatshme; heqja/zëvendësimi i elementeve “bedena” sipas vlerësimit;
- **Sinjalistika horizontale:** vijëzimi i plotë me materiale me retroreflektim dhe rezistencë ndaj rrëshqitjes sipas EN 1436 (vija ndarëse, anësore, shigjeta, vendkalime, kryqëzime, sinjalistikë në ura), e realizuar pas përfundimit të tapetit; kontroll i retroreflektimit dhe i trashësisë;
- **Sinjalistika vertikale:** sinjale paralajmëruese, urdhëruese, ndaluese, orientuese dhe informuese sipas Kodit Rrugor dhe EN 12899, me shtylla dhe bazamente sipas projektit; tabela orientuese për destinacionet (Burrel, Klos, Peshkopi, Milot, Lezhë, Tiranë, A1) dhe sinjalistikë turistike (PN “Liqeni i Ulzës”, Skuraj) nëse ka nevojë; delineatorë dhe pasqyra në kthesat me dukshmëri të kufizuar;

5.8 Dokumentacioni në kantar, pagesat, garancitë dhe dorëzimi

5.8.1 Metodologjitë, cilësia dhe kontrolli

Përpara fillimit të çdo kategorie punimesh, Kontraktori paraqet për miratim metodologjinë e zbatimit, materialet, vizatimet e detajuara të punës dhe Planin e Inspektimit dhe Testimit (PIT) përkatës. Punimet që mbulohen nga proceset pasuese kontrollohen, testohen dhe dokumentohen para mbulimit (procesverbal i punimeve të mbuluara). Punimet ose materialet që nuk përmbushin kërkesat korrigjohen, zëvendësohen ose ribëhen nga Kontraktori me shpenzimet e tij.

5.8.2 Menaxhimi i trafikut dhe aksesit

Kontraktori organizon punimet duke garantuar vazhdimësinë dhe sigurinë e trafikut, aksesin e banorëve dhe subjekteve përgjatë rrugës, aksesin e mjeteve të emergjencës, sinjalizimin e përkohshëm, devijimet dhe kufizimet e nevojshme dhe koordinimin me Policinë Rrugore, ARRSH-në dhe institucionet vendore. Asnjë devijim, kufizim ose ndërprerje trafiku nuk zbatohet pa miratimin përkatës; ndërprerjet e plota lejohen vetëm në raste të justifikuara, me njoftim publik paraprak dhe me kohëzgjatje minimale.

5.8.3 Sigurimi dhe kontrolli i cilësisë (QA/QC)

Kontraktori duhet të zbatojë një Plan të Sigurimit dhe Kontrollit të Cilësisë (PSKC), të bazuar në ISO 9001, që përfshin: organizimin dhe personelin e cilësisë (inxhinier cilësie i pavarur nga prodhimi), laboratorin e kantarit dhe laboratorët e akredituar, Planin e Inspektimit dhe Testimit (PIT) për çdo kategori punimesh me frekuencat minimale të provave, procedurat e miratimit të materialeve dhe burimeve (karriera, impiante asfalti dhe betoni), regjistrin e mospërputhjeve dhe masave korrigjuese, dhe dosjen e cilësisë. Frekuencat minimale të provave duhet të jenë të paktën ato të përcaktuara në specifikimet teknike të ARRSH-së dhe standardet EN përkatëse.

5.8.4 Shëndeti, siguria dhe mjedisi (HSE)

Kontraktori duhet të zbatojë Planin e Sigurisë dhe Koordinimit në Kantier (PSK) sipas VKM nr. 312/2010, përfshirë Planin Operativ të Sigurisë (POS), Planin e Menaxhimit të Trafikut (PMT), Planin e Menaxhimit Mjedisor dhe Social (PMMS) dhe procedurat e emergjencës, me organizim HSE të dedikuar në kantier (koordinator sigurie, përgjegjës mjedisi), trajnime periodike, raportim mujor të incidenteve dhe treguesve HSE dhe zbatim të kërkesave të ligjit 10237/2010 si bazë kryesore dhe VKM 312/2010 si akt i posaçëm, ISO 45001 dhe ISO 14001 si praktikë referimi.

5.8.5 Pagesat

- Pagesa për shërbimet e projektimit kryhet në një fazë të vetme, pas dorëzimit të të gjitha fazave I–VI, përfundimit të opionencës teknike dhe reflektimit të vërejtjeve, dorëzimit të preventivit të detajuar, specifikimeve, tabelave të volumeve dhe dokumentacionit për leje, në format të printuar dhe elektronik të editueshëm, dhe miratimit përfundimtar nga AK. Dorëzimi i pjesshëm nuk krijon të drejtë për pagesë të pjesshme.
- Pagesat për punimet kryhen sipas kategorive, peshave dhe kushteve të Skedulit (Matricës) se pagesave pjese perberese e ketyre ToR-s dhe KVK, kundrejt situacioneve periodike të matura, kontrolluara, testuara dhe certifikuara nga Mbikëqyrësi dhe AK.
- Vlera për sigurinë në kantier likuidohet në çdo situacion sipas peshës korresponduese të realizimit, e shoqëruar me raportin PSK të Kontraktorit, të konfirmuar nga Mbikëqyrësi dhe të miratuar nga specialistët HSEQ të AK. Në rast shkeljeje të masave të sigurisë vlera e PSK për situacionin përkatës nuk paguhet, pavarësisht masave penalizuese sipas KPK/KVK.

5.8.6 Masat në rast të shkeljeve të sigurisë në kantier

Mbikëqyrësi, nëpërmjet koordinatorit për realizimin e punimeve, kontrollon zbatimin e PSK-së dhe të POS-eve nga Kontraktori dhe nënkontraktorët, në përputhje me nenin 5 të VKM-së nr. 312/2010. Zbatimi i këtyre dokumenteve dhe masave përkatëse verifikohet gjithashtu nga specialistët HSEQ të Autoritetit Kontraktor.

Shkeljet e masave të sigurisë klasifikohen si më poshtë:

- **Shkelje e lehtë:** shkelje me karakter administrativ ose operativ, përfshirë mosplotësimin apo plotësimin e pasaktë të regjistrave dhe dokumentacionit përkatës, e cila nuk krijon rrezik të drejtpërdrejtë për jetën, shëndetin ose sigurinë e personave. Kontraktorit i jepet njoftim me shkrim dhe një afat i arsyeshëm për korrigjimin e shkeljes. Pagesa nuk pezullohet nëse shkelja korrigjohet brenda afatit të përcaktuar.
- **Shkelje serioze:** shkelje që krijon ose mund të krijojë rrezik të konsiderueshëm për punonjësit, përdoruesit e rrugës, publikun, pronën ose mjedisin. Mbikëqyrësi urdhëron marrjen e menjëhershme të masave korrigjuese dhe, sipas rastit, pezullimin e punimeve përkatëse. Pagesa e pjesës së zërit të sigurisë që lidhet

drejtpërdrejt me masën e papërmbushur mbahet pezull deri në korrigjimin dhe verifikimin e plotë të saj.

- **Shkelje që krijon rrezik të rëndë dhe të menjëhershëm:** shkelje që mund të shkaktojë aksident të rëndë, humbje jete ose dëmtim serioz të shëndetit, pronës apo mjedisit. Punimet në zonën e prekur pezullohen menjëherë deri në eliminimin e rrezikut. Kostot dhe pasojat e pezullimit përballohen nga Kontraktori, pa të drejtë kompensimi ose zgjatjeje të afatit, për aq sa shkelja i atribuohet atij.

Çdo shkelje dokumentohet me procesverbal, evidencë fotografike dhe njoftim me shkrim, ku përcaktohen natyra e shkeljes, niveli i rrezikut, masa korrigjuese dhe afati për zbatimin e saj.

Mbajtja ose mospagesa zbatohet vetëm për pjesën e zërit të sigurisë që lidhet drejtpërdrejt me masën e papërmbushur dhe duhet të jetë proporcionale me rëndësinë, pasojat dhe kohëzgjatjen e shkeljes.

Përsëritja e shkeljeve serioze, moszbatimi i urdhrave të Mbikëqyrësit ose moskorrigjimi i shkeljes brenda afatit të përcaktuar përbën shkelje kontraktuale dhe sjell zbatimin e masave të parashikuara në KPK/KVK, përfshirë penalitetet, pezullimin e punimeve ose masa të tjera kontraktuale.

Korrigjimi i shkeljes nuk e çliron Kontraktorin nga përgjegjësia për pasojat e shkaktuara, penalitetet e zbatueshme ose detyrimet e tjera që rrjedhin nga kontrata dhe legjislacioni në fuqi.

5.8.7 Dokumentacioni gjatë zbatimit

Gjatë zbatimit Kontraktori mban dhe dorëzon: projektin e miratuar, ditarin e kantierit; raportet periodike të progresit (muja dhe sipas kërkesës); grafikun e përditësuar; dokumentacionin e kontrollit të cilësisë dhe rezultatet e provave; procesverbalet e punimeve të mbuluara; librezën e masave dhe situacionet; evidencat e sigurisë dhe të menaxhimit të trafikut (raporti PSK/POS për çdo situacion); regjistrin e materialeve dhe miratimeve; regjistrin e mospërputhjeve dhe masave korrigjuese; regjistrin e ankesave të komunitetit; regjistrin e menaxhimit të mbetjeve, dokumentacionin fotografik dhe me dron (para, gjatë, pas); raportin e menaxhimit të trafikut dhe të sinjalistikës së përkohshme.

5.8.8 Përfundimi dhe dorëzimi i objektit

Në përfundim të punimeve Kontraktori dorëzon objektin të plotë, funksional, të pastruar dhe të gatshëm për përdorim, së bashku me dokumentacionin përfundimtar: vizatimet sipas faktit ("As-Built", DWG dhe PDF); raportin përfundimtar të punimeve; dosjen e plotë të cilësisë me rezultatet e provave dhe testimeve; certifikatat e materialeve; inventarin e veprave dhe elementeve të realizuara (ura, tombino, mure, barriera, sinjale, ndriçues) me kilometrim dhe koordinata GIS; dokumentacionin fotografik; manualin e përdorimit dhe mirëmbajtjes (përfshirë planin e mirëmbajtjes rutinë dhe periodike të rekomanduar për administruesin); dhe dokumentet e nevojshme për marrjen në dorëzim dhe administrimin e objektit nga institucioni përgjegjës (ARRSH dhe bashkitë sipas kompetencës). Marrja në dorëzim kryhet nga komisioni i kolaudit sipas legjislacionit në fuqi; Kontraktori duhet t'i kalojë administruesit të objektit garancitë e prodhuesve për materialet dhe pajisjet e

instaluar. Sigurimi i kontratës, garancia e punimeve dhe përgjegjësia për qëndrueshmërinë e strukturave zbatohen sipas Kushteve të Përgjithshme dhe të Veçanta të Kontratës dhe legjislacionit në fuqi. Marrja në dorëzim përfundimtare kryhet pas përfundimit të periudhës së garancisë dhe riparimit të defekteve.