



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
AUTORITETI RRUGOR SHQIPTAR

TERMA REFERENCE

PËR OBJEKTIN ;

“Ndërtimi i rrugës, lidhja e Autostrades Milot-Morinë me Aeroportin e Kukësit”

TIRANË 2020

I. TË PËRGJITHSHME

Autoriteti Rrugor Shqiptar me fondet e buxhetit të vitit 2020 dhe në vijim, kërkon që të financojë ndërtimin e objektit **“Ndërtimi i rrugës, lidhja e Autostradës Milot-Morinë me Aeroportin e Kukësit”**.

II. HYRJE

Republika e Shqipërisë ndodhet në Europë Juglindore në brigjet përndimore të Gadishullit të Ballkanit. Ajo shtrihet ndërmjet gjerësive veriore 39⁰38’ dhe 42⁰39’ dhe gjatësive lindore 19⁰16’ e 21⁰40’. Largësia më e madhe ndërmjet pikës më veriore dhe asaj më jugore është 335 km dhe ndërmjet pikës më lindore dhe asaj më perndimore 150 km. Shqipëria e ka sipërfaqen 28.748 km² dhe kufizohet: nga jugu, me Greqinë; nga lindja, me Maqedoninë; nga veriu dhe veriperndimi, me Serbin dhe Malin e Zi; nga veriu e verilindja, me Kosovën. Nga përendimi laget prej detit Adriatik dhe nga jugpërendimi, prej atij Jon. Gjatësia e përgjithshme e kufirit të Shqipërisë është 1.094 km. Kufijtë tokësor, detar, liqenor dhe lumore janë prkatsisht: 657 km, 316 km, 73 km dhe 48 km. Vija bregdetare është 427 km e gjatë: 273 km i përkasin bregdetit të Adriatikut dhe 154 km bregdetit të Jonit.

Bazuar në të dhënat e Rregjistrimit të Popullsisë në vitin 2011, rezulton se popullsia e Shqipërisë është 2,895,947 banorë.

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

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

III. INFORMACION I PËRGJITHSHEM

Në Shqipëri funksionon:

Transporti ajror civil ndërkombëtar cili kryhet nëpërmjet aeroportit “Nënë Tereza” në Rinas, i vetmi aeroport që kryen transport të këtij lloji.

Transporti hekurudhor. Gjatësia e linjës hekurudhore në shfrytëzim është 409 km. Transporti hekurudhor në vitin 2019 krahasuar me vitin 1990 ka shënuar një rënie të volumit të punës së tij si në at të mallrave ashtu dhe në atë të pasagjerëve, rënie kjo e shkaktuar kryesisht nga konkurrenca e këtij lloji transporti nga transporti automobilistik por dhe si rezultat i gjëndjes së keqësuar të infrastrukturës së këtij lloji transporti.

Transporti detar. Transporti detar në Shqipëri kryhet nëpërmjet 4 porteve: Durrësi, Vlora, Saranda dhe Shëngjini. Porti më i madh dhe më i rëndësishëm është ai i Durrësit si dhe porta hyrëse e korridorit të VIII për Shqipërinë e që vazhdon deri në kufi me Maqedoninë.

Transporti rrugor është më i rëndësishmi në Shqipëri. Sipas Planit Strategjik të Transportit të hartuar në 2011, Rrjeti Kombëtar Rrugor në Shqipëri është rreth 18,000 km i gjatë duke përfshirë 3 636 km rrugë kombëtare, 10 500 km rrugë ndër urbane dhe pjesa tjetër prej 4000 km është nën juridiksionin e njësisë të pavarura, ndërmartjeve ose firmave.



Rrjeti kombëtar rrugor përbëhet nga:

Rrjeti parësor rrugor i cili është rreth 1 198 km i gjatë me nëntë lidhje kryesore që përbijn rrjetin bazë;

Rrjeti dytësor i cili është rreth 2083 km i gjatë;

Dhe pjesa tjetër janë rrugë të planifikuara për ndërtim .

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

Komponent kryesor të Rrjetit Rrugor Nacional janë korridoret:

Korridori Veri-Jug.

Ka një gjatësi prej 306 km (me shtrirje nga Muriqani deri në pikën hyrëse të kakavijës në Greqi.) në të cilin përfshihen segmentet rrugore:

Muriqan-Lezhë; (segment me dy korsi ekzistuese)

Lezhë- Milot ; (segment me dy korsi ekzistuese)

Milot –Fushë Krujë;(segment në fazë negociimi pjesë e korridorit Durrës-Morinë)

Fush Krujë –Thumanë (ky segment është në fazë projekti dhe negociimi dhe është pjesë e korridorit Durrës –Morinë.)

Thumanë-Rrogozhinë (segment i ri në i cili është në fazë negociimi);

Rrogozhinë-Fier;

Fier-Tepelenë;

Tepelenë-Gjirokastër.

Gjirokastër-Kakavijë.

Korridori Lindje- Perëndim është pjesë e korridorit VIII. (*Deti Adriatik – Deti i Zi*) (247 km) i cili kalon ndrmjet Detit Adriatik hyn përmes Portit të Durrësit dhe përfundon në Qaf Thanë në kufi me Maqedoninë.Në këtë korridor përfshihen segmentet

Durrës-Rrogozhinë (ky segment është pjesë dhe e

Korridorit Veri-Jug); Rrogozhinë-Elbasan;

Elbasan-Librazhd; Librazhd-Qukës; Qukës-Qaf Thanë.

Korridori Durrës–Morinë.

Ndërtimi i rrugës Durrës-Morinë deri në kufi me Kosovën në lidhje me Prishtinën na lidh me Korridorin X dhe Serbinë.

Këtu përfshihen segmentet:

Segmenti Durrës-Milot (ky segment është pjesë e Korridorit Veri-Jug); Segmenti Milot-Rëshen; (segment me dy korsi që është në fazë planifikimi për tu zgjeruar)

Segmenti Rëshen-Kalimash;

Kalimashi - Kukës dhe përfundon në pikën kufitare të Morinës.

IV PERSHKRIMI

Zhvillimi i ekonomisë në vënd dhe planet e zhvillimit vendore apo në nivel qendror kanë parashikuar vënien në përdorim të aeroportit të dytë në Shqipëri, atë të Kukësit dhe atij të Vlorës.

Në gjëndjen e sotme ky areoporti i Kukësit lidhet me autostradën Milot-Morinë nëpërmjet rrugës nacionale Kukës-Peshkopi e cila është emërtuar me numrin SH 5



Me ndërtimin dhe shfrytëzimin e aeroportit të Kukësit, lidhja e këtij aeroporti me sistemin rrugor kombëtar të korridoreve merr një rëndësi të madhe për vetë fluksin e udhëtarëve dhe transportit të mallarave të cilët duhet të gjejnë rrugën më të shkurtër dhe më ekonomike për t'u lidhur më akset kombëtare të vendit të cilat çojnë në destinacionet e kërkuara.

E kësaj rëndësie paraqitet dhe lidhja e aeroportit të Kukësit me korridorin kombëtar Kukës-Morinë.

Qëllimi i përdorimit të lidhjes së Aeroportit me Qytetin e Kukësit nuk është vetëm lidhja me qytetin por dhe lidhja me Autostradën në mënyrë që kjo lidhje të jetë sa më e shkurtër dhe të mos afektojë asnjë plan të rrugëve ekzistuese apo dhe planet vendore në lidhje me infrastrukturën e tyre.

Segmenti rrugor ekzistues i cili sot akseson këtë aeroport është segmenti i cili nga aeroporti vjen në drejtimin e qytetit, kalon në mbikalimin e autostradës dhe hyn në qytet në rrugët e brëndshme të tij dhe më pas lidhet me autostradën në nënkalinimin e hyrjes së qytetit të Kukësit. E gjitha gjatësia e tij është rreth 9 km, kalon në zonë urbane dhe lidhet në mënyrë jo standarte me këtë autostradë.

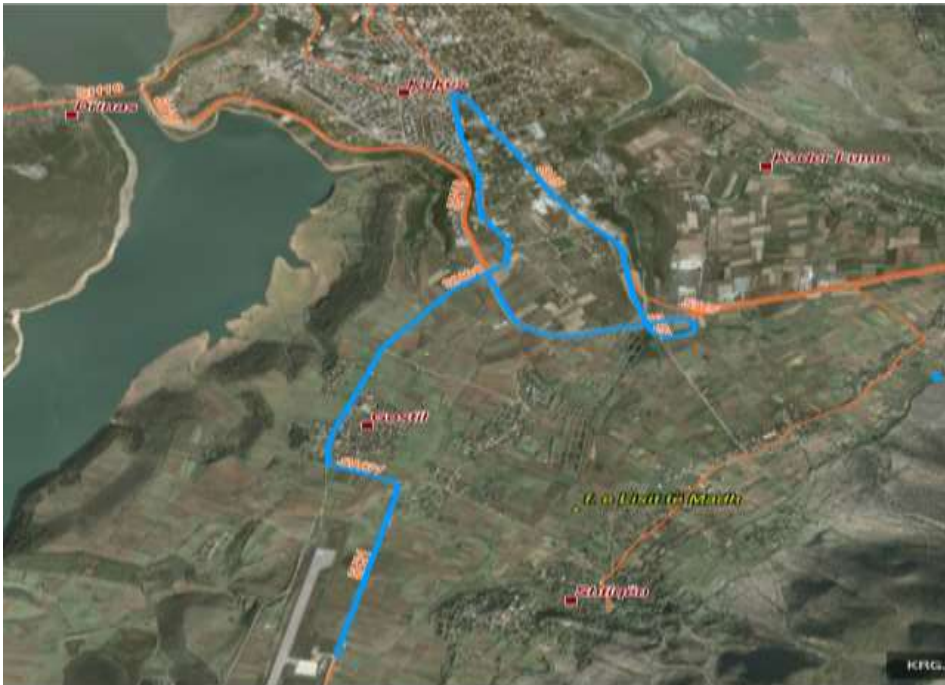


Fig.1

Për të lidhur autostradën me aeroportin e Kukësit ka disa variante të cilat mund të shihen si mundësi për projektimin dhe ndërtimin e një aksi rrugor efikas.

Një variant i tillë fillon nga aeroporti i Kukësit hyn në zonë urbane në periferi të qytetit dhe ndërpret autostradën tashmë në mbikalimin diku afër progresivit 86+130 km.

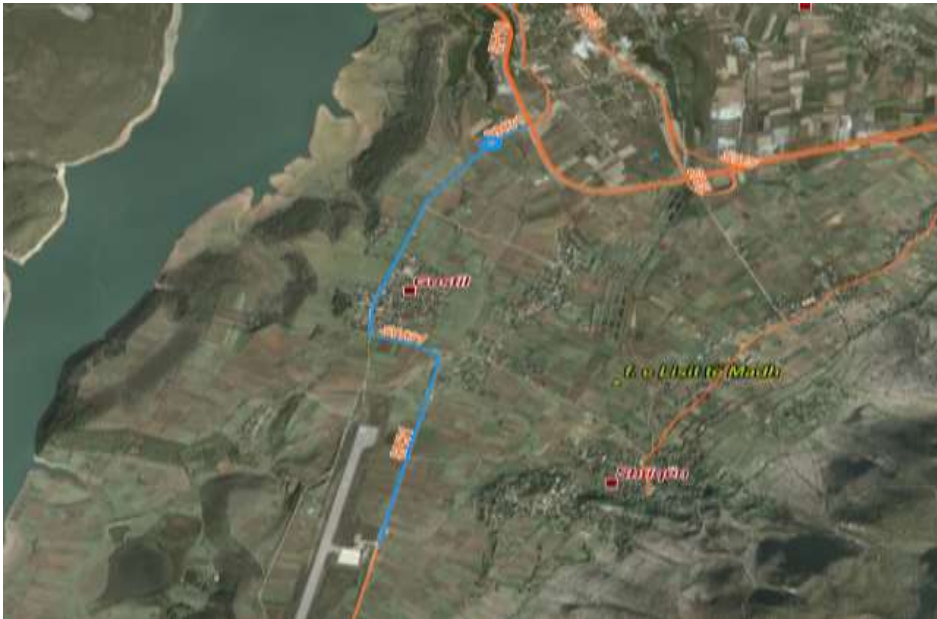


Fig.2

Ky segment ka një gjatësi prej rreth 4.4 km, kalon dhe ky në një pjesë në zonë urbane dhe lidhja e tij tek mbikalimi duhet të bëhet me një standarte , (interchange) komplet.

Një variant tjetër i cili është një mundësi e mirë fillon në aeroportin e Kukësit , kalon në një gjurmë të re direkt në luginë në tokë arë dhe lidhet direkt me nënkalimin dhe nyjen hyrëse në qytetin e Kukësit. Ky segment ka gjatësi rreth 3 km dhe natyrisht për të lidhur me autostradën duhet një (interchange) e re.

Në planet vendore të Bashkisë Kukës është propozuar që varianti që i shkon më së miri dhe s=zhvillimit të planeve vendore te hartuara është pikërisht lidhja e aeroportit me nyjen lidhese te autostradën nëpërmjet një rruge të re me gjatësi rreth 3 km.

Ky segment fillon me ndërtimin një rrethrotullimi në terminalin kryesor të aeroportit. Një rrethrotullim i projektuar në nivel do të përmbledhë katër akse rrugore. Aksin që hyn në porten kryesore të aeroportit, aksin që del direkt, aks i dedikuar për aeroport dhe që lidhet me autostradën Milot Morine, aksin Kukës Peshkopi dhe aksin tjetër aeroport Kukës (pjesë e aksit Peshkopi Kukës).

Nga rrethrotullimi për një gjatësi prej rreth 3 km do ketë një gjurmë të re të një rrugë standarte e kategorisë “C2” sipas standartit 2015, e cila do të jetë tërësisht e ndricuar dhe me hyrje dalje të rrugëve anësore të rreguara sipas standartit. Lidhje këtij segmenti me autostradën do të bëhet me kryqëzim në disnivel sipas standartit të rrugëve të kategorisë “A” (Rregulli Teknik 2015)

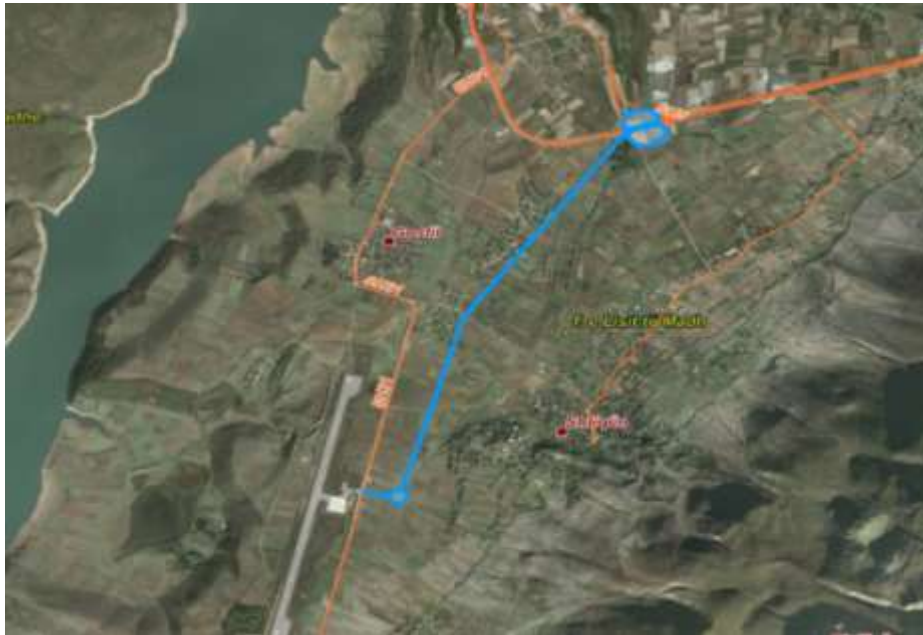


Fig.3

Kontraktori mund të propozojë cdo zgjidhje që plotëson kërkesat në këto Terma. Varianti që plotëson kërkesat e standartit Teknik të rrugëve (Rregulli Teknik-2015) dhe kërkesat e Pushtetit Vendor është pikërisht varianti me segment rrugor të dedikuar për aeroportin me gjatësi prej rreth 3 km i cili me autostradën lidhet me kryqezim në disnivel dhe me aeroportin lidhet nëpërmjet nje rrethrotullimi standart. (fig. 3)

Për efekt llogaritje është parashikuar ky variant.

V. OBJEKTIVAT

Objektivi primar i realizimit të këtyre Termave, është që të realizohen të gjitha matjet dhe investigimet e nevojshme për të mbledhur informacionin e saktë për hartimin e projektit dhe në zbatim të tij dhe ndërtimin e këtij aksi rrugor i cili lidh terminalin e Aeroportit të Kukësit me Autostradën Milot Morinë.

Objektivi i dytë është që të bëjë dhe një studim të ndikimit në mjedis duke e shoqëruar dhe me analiza të sakta përsa i përket sipërfaqes se zhvilluar, shpronësimeve të mundshme, ndërhyrjes apo ndërthurjes me ekosistemin e zonës, dhe ndikimeve sociale që sjell ndërtimi apo rindërtimi i kësaj rruge.

VI QËLLIMI I PUNËS

Ajo çfarë kërkohet në këto Terma Reference është hartimi i projektit të detajuar të zbatimit për të bërë të mundur ndërtimin e këtij aksi rrugor duke u mbështetur në standartet shqiptare të miratuara, pikërisht studimi dhe hartimi i një projekti të detajuar i një segmenti rrugor të **kategorisë C 2 sipas standartit 2015**, me gjerësi të pjesës asfaltike 10.5 m dhe dy bankina të pa asfaluara me nga 0.75m.

Konsulenti i cili do të marrë përsipër do të gjejë një zgjidhje më të mirë tekniko-ekonomike dhe më efekt sa më të vogël në impaktin mjedisor.



Në mënyrë të veçantë :

1. Rruga duhet të garantojë mos përmbytjen e saj nga vërshimet e ujrave me siguri të përshtatshme për këtë kategori rruge si dhe në cdo kohë të jetë e aksesueshme dhe lehtësisht e pastrueshme nga bora apo ngricat..
2. Në zonat urbane rruga të ndërtohet më të gjithë elementët urbane sipas standartit.
3. Konsulenti duhet të ketë në konsideratë metodat e mundshme të ndërtimit, procedurat e gërmimit, betonimit, mbrojtjes dhe kufizimet kohore të ndërtimit, duke patur parasysh se rehabilitimi i këtij aksi do të behet me trafik të pandërprerë.
4. Për nyjen (interchange) në lidhjen me autostradën duhet të ketë kujdes në ndërtimin sipas standartit kërkuar për autostrada dhe duke ju referuar objektit të ndërtuar duke e plotësuar dhe me ndricim, sinjalistikë dhe gjeometrinë e saktë.
5. Sinjalistika e projektuar të jetë e plotë dhe sipas standarteve në fuqi dhe apo të përditësuara me standartet europiane.
6. Rruga të jetë e ndricuar në të gjithë gjatësinë e saj përfshirë dhe nyjet.

Konsulenti mund të japë më tepër se një zgjidhje planimetrike dhe ekonomike në mënyrë që Autoriteti Kontraktor të japë mendimin e tij për të përzgjedhur variantin më të mirë të mundshëm.

Kontraktori duhet të studiojë dhe të marrë në konsideratë çdo projekt apo studim të mëparshëm që kanë të bëjnë me këtë objekt.

Kontraktori për realizimin e detyrës së tij duhet të studiojë dhe të marrë në konsideratë studimet ekzistuese gjeologjike dhe hidrologjike dhe në mbështetje të tyre të marrë masat e nevojshme inxhinierike. Ai duhet të mbështetet dhe të zbatojë legjislacionin shqiptar për këtë qëllim.

Kontraktori duhet të mbështetet dhe të konsultohet me standartin shqiptar të projektimit të rrugëve (RrTPPr 2015) dhe të standarteve tjera të miratuara nga institucione shqiptare për këto ndërtime dhe kategori rruge.

Kontraktori 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 Agjencia Shtetërore e Kadastrës dhe Pushtetin Lokal, gjithashtu Kontraktori do të duhet të ketë bashkëpunim me Drejtorite Rajonale të Mjedisit.

Standartet që do të zbatohen për projektimin dhe ndërtimin e këtij aksi rrugor :

Për projektimin;

Rregulli teknik për projektimin e rrugëve 2015

AASHTO- Guide for design of pavement structures.

Për ndërtimin;

Rregulli teknik për ndërtimin e rrugëve (rrTPPr -2015).

Standarteve të tjera europiane për ndërtimin e rrugëve dhe të veprave të artit të mëdha në autostrada .

Zgjedhja e tipit të kontratës

Në zgjedhjen e kontratës interesi publik është parësor. Përmbyshja e interesit publik arrihet duke përzgjedhja e njw strategjie të mirëmneduar të menaxhimit të rrishtit. Strategjitë e Menaxhimit të rrishtit bazohen mbi marëdhënien e Autoritetit Kontraktor me Kontraktorin dhe rreziqet e mundshme në vepër.



Referuar VKM-së Nr.914 datë 29.12.2014 Rregullat e Prokurimit Publik, *e ndryshuar*, kjo kontratë do të trajtohet si një "kontratë me çelësa në dorë", ku vëllimi i punimeve i parashikuar në projekt, mund të shërbejë vetëm si një orientim dhe ofertuesi kryen një studim të hollësishëm të projektit, pa asnjë detyrim për të respektuar vëllimin e punimeve të projektit. Në këtë rast kontraktori ka përgjegjësinë e realizimit të punëve, pa kërkuar asnjë fond shtesë, përveç vlerës së kontratës së prokurimit, që në çdo rast, përfshin të gjitha detyrimet fiskale në fuqi.

VII. KËRKESAT PËR PROJEKTIN E DETAJUAR

Kontraktori (ose konsulenti i kontraktuar) do të hartojë projektin e zbatimit i cili përfshin përgatitjen e të gjithë dokumentacionit të nevojshëm.

Kontraktori (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. Projekti duhet të përfshijë specifikimet teknike të të gjithë materialeve që do të vendosen në vepër.

Projekti duhet të përmbajë dhe :

Raporti Përfundimtar i studimit Topografik

Raporti përfundimtar i Studimit Topografik duhet të përmbajë të gjithë informacionin e rëndësishëm topografik i cili nevojitet gjatë fazës së hartimit të projektit të zbatimit si dhe të asaj së zbatimit të punimeve. Varianti përfundimtar dhe i miratuar i zgjidhjes së planimetrisë i përcaktuar tashmë dhe i fiksuar në harta dixhitale duhet që për këtë fazë të fiksohet edhe në terren nëpërmjet pikave kryesore të rrjetit koordinativ, të cilat duhet të kenë koordinatat dhe kuotat përkatëse. Këto pika do t'i shërbejnë ndërtuesit për piketimin përfundimtar të aksit në terren, gjithashtu të fiksohen në terren piketat. Sistemi koordinativ i hartimit të hartave topografike do të jetë sistemi shtetëror i miratuar.

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

Raport i veçantë topografik do të përgatitet për veprat e artit dhe vecanërsiht për lidhjen me autostradën.

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

Raporti përfundimtar i Studimit Gjeologjik dhe Gjeoteknik.

Kontraktori (Konsulenti) në përgatitjen e këtij raporti duhet të rishikojë edhe një herë raportin Gjeoteknik dhe atë Gjeologjik të përgatitur duke e plotësuar atë me informacione shtesë apo të dala gjatë shqyrtimit të tij në A.Rr.Sh.

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.

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.

Raport i veçantë duhet të plotësohet për nyjen lidhëse me Autostradën përfshirë dhe mbikalimet apo nënkjalimet.

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

- teksti i raportit, parametrat gjeoteknik të projektimit.



- materiali grafik, harta, planimetritë, prerjet gjeologo-inxhinierike dhe në mënyrë të veçantë të testimeve apo shpimeve.
- fotografi ilustrative.
- konkluzionet dhe rekomandimet e grupit të studimit.

Raporti përfundimtar i Studimit Hidrologjik.

Kontraktori (Konsulenti) në përgatitjen e këtij raporti duhet të rishikojë edhe një herë raportin Hidrologjik të përgatitur duke e plotësuar atë me informacione shtesë apo të dalë gjatë shqyrtimit të projektit në A.Rr.Sh.

Studimi hidrologjik duhet të jetë i saktësuar duke përfshirë të gjithë dukuritë e prurjeve tjera e përgjatë aksit rrugor.

Raporti i Studimit hidrologjik duhet të përpilohet duke përlogaritur dhe marrë parasysh dhe reshjet shumëvjeçare të zonës në studim me siguri të përshtatshme për vetë kategorinë e objektit që projektohet.

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

- teksti i raportit, parametrat llogaritjet hidrologjike dhe pellgjet ujëmbledhëse.
- materiali grafik, harta, planimetritë.
- konkluzionet dhe rekomandimet e grupit të studimit.

Raporti përfundimtar i llogaritjeve statike dhe dinamike

Në këtë fazë Konsulenti do të paraqesë raportin përfundimtar të llogaritjeve statike dhe dinamike për veprat e artit: nyjet lidhese, ura, mbikalime, nënkalime, tombino, mure mbajtës apo pritës etj.

Raporti duhet të jetë i detajuar dhe duhet të përmbajë: standartin e përdorur për llogaritjet mbi të cilat është hartuar projekti i tyre, ngarkesat, modelimi, rezultatet dhe interpretimin i rezultateve.

Përgatitja e metodologjisë përfundimtare të punimeve të ndërtimit

Pas përpunimit të projektit dhe gjatw hartimit të projektit përfundimtar të zbatimit Kontraktori (Konsulenti) duhet të kryejë rishikimin e metodologjisë së ndërtimit. Metodologjia e ndërtimit ndërmjet të tjerave duhet t'i referohet dhe çështjeve mjedisore, çështjeve të monumenteve të kulturës apo historike të cilave duhet t'i kushtojë vëmendje Kontraktori.

Këtu Kontraktori 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, Kontraktori do të përshkruajë dhe punimet ndihmëse, nevojat e ndërtimit të rrugëve, të masave për devijimin e pjeshëm të trafikut apo të tjera që dalin gjatë ndërtimit të veprës.

Kontraktori do të përshkruajë në mënyrë të veçantë dhe masat e marra për sigurinë rrugore përfshirë dhe sinjalistikën. Konsulenti do të hartojë metodologjinë që do punohet në trafik të pandërprerë dhe të përshkruajë masat që do marrë për sinjalistikën dhe sigurinë rrugore.

Raporti përfundimtar i shpronësimeve

Kontraktori (Konsulenti) në këtë fazë do të përshkruajë në mënyrë të qartë dhe të hollësishme 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:



1. Planimetri Shpronësimi (në formatin A3) mbi harta kadastrale e vulosur nga projektuesi, në të cilën të jenë të dhënat e pronës që shpronësohet si më poshtë:

- a. Emër, Atësi, Mbiemër
 - b. Numër pasurie, zonë kadastrale, sipërfaqe shpronësimi
 - c. Të jenë të rëluara objektet dhe të përcaktohen me ngjyrë të kuqe objektet që preken nga realizimi projektit.
2. Planimetri shpronësimi (në formatin A3) mbi fotografimin ajror të vitit 2015, në të cilën të jenë të dhënat e pronës që shpronësohen si më poshtë:
- a. Emër, Atësi, Mbiemër
 - b. Numër pasurie, zonë kadastrale, sipërfaqe shpronësimi
 - c. Të jenë të rëluara objektet dhe të përcaktohen me ngjyrë të kuqe objektet që preken nga realizimi projektit.

Për pikat 1 dhe 2, duhet që të jetë një vijë shpronësimi e mbyllur (poligon i mbyllur), në të cilin të jenë të konturuara me hatch të lehtë të gjitha sipërfaqet që shpronësohen.

3. Planimetri shpronësimi (në formatim DWG, sistemi koordinativ UTM) mbi hartat kadastrale.
4. Planimetri shpronësimi (në formatin DWG, sistemi koordinativ UTM), mbi fotografimin ajror të vitit 2015
5. Lista e pasurive që shpronësohen, e cila duhet të përmbajë:
 - a. Emër, Atësi, Mbiemër
 - b. Numër Pasurie
 - c. Zonë Kadastrale
 - d. Sipërfaqe totale e pasurisë
 - e. Sipërfaqe shpronësimi
 - f. Lloji i pasurisë
6. Kartelat dhe hartat për të gjitha pasuritë që preken (të jenë brenda afatit 1 muaj)
 - a. Kartelat dhe hartat duhet të kenë vulën lidhëse të institucionit (A.SH.K përkatëse)
 - b. Kartelat duhet të kenë faqen e pasme (Seksioni d dhe e)
 - c. Në rast se një kartelë rezulton e mbyllur duhet të ketë kartelën vijuese.

Vizatimet

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

Horografia në shkallën , 1:5000, ose 1:2000.

Planimetri e rrugës dhe Nyjes lidhëse në shkallë 1:1000; 1:500; 1:200

Profil gjatësor H 1:1000 V 1: 100 .

Profila tërthor SH 1: 100; 1:50

Profila tërthor tip SH 1:25; 1:50

Harta e rëlvimit topografik SH 1;1000; 1:500; 1:200

Harta hidrologjike SH 1:1 000

Harta gjeologjike SH 1:1 000; 1:500; 1:200.

Vizatime të veprave të artit, të seksioneve të interchangit , të mbikalimeve dhe nënkalimeve rrugore, mureve mbajtës apo pritës SH 1:100 1:50

Harta të ndryshme të ndjeshmërisë mjedisore , të objekteve kulturore dhe arkeologjike nëse ka, për të gjitha variantet SH 1:1 000

Planet vendore të miratuara nga Bashkia e Kukësit apo Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit.

Vizatimet e sinjalistikës.

Planimetri te nyjeve (interchange) it dhe detaje të tij të propozuara SH 1:100



Planimetri te infrastrukturës nentokesore dhe mbitokesore me ndryshime të propozuara SH 1:1 000

Planimetritë e shpronësimeve SH 1:1 000 ; 1:500.

VIII RAPORTI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT NË MJEDIS

Objekti “Ndërtimi i rrugës, lidhja e Autostrades Milot-Morinë me Aeroportin e Kukësit” i nënshtrohet procedurës së vlerësimit paraprak të VNM-së, hartimi i Raportit të VNM-së dhe Relacionit Teknik duhet të bazohet në: Vendimin Nr. 686, datë 29.7.2015 ‘‘Për Miratimin e Rregullave, të Përgjegjësisve e të Afateve për Zhvillimin e Proçedurës së Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis (VNM) dhe proçedurës së Transferimit të Vendimit të Deklaratës Mjedisore’’.

Për fazën e Projektit të detajuar Kontraktori (Konsulenti) do të paraqesë në dokumentacionin shoqërues të tij :

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

2. Në Relacioni Teknik të projektit të propozuar, duhet të përfshihen:

- a) qëllimin e projektit të propozuar;
- b) planimetrinë e vendndodhjes së projektit, ku të pasqyrohen në hartë topografike kufijtë e sipërfaqes, të shoqëruar me koordinatat, sipas sistemit koordinativ GAUSS KRUGE, fotografi dhe të dhëna për përdorimin ekzistues të sipërfaqes që do të përdoret përkohësisht apo përherë nga projekti, gjatë fazës së ndërtimit apo funksionimit të veprimtarisë;
- c) informacionin për qendrat e banuara, në zonën ku propozohet të zbatohet projekti, shoqëruar me fotografi dhe të dhëna për distancën e tyre nga vendndodhja e projektit të propozuar, si dhe përcaktimin e njësisë së qeverisjes vendore që administron territorin ku propozohet projekti;



- ç) skicat dhe planimetritë e objekteve dhe strukturave të projektit, si dhe mënyrat dhe metodat që do të përdoren për ndërtimin e objekteve dhe strukturave të projektit;
- d) përshkrimin e proceseve ndërtimore dhe teknologjike, përfshirë kapacitetet prodhuese /përpunuese, sasitë e lëndëve të para dhe produktet përfundimtare të projektit;
- dh) informacionin për infrastrukturën e nevojshme për lidhjen me rrjetin elektrik, furnizimin me ujë, shkarkimet e ujërave të ndotura dhe mbetjeve, si dhe informacionin për rrugët ekzistuese të aksesit apo nevojën për hapje të rrugëve të reja;
- e) programin për ndërtimin, kohëzgjatjen e ndërtimit, kohëzgjatjen e planifikuar për funksionimin e projektit, kohën e mundshme të përfundimit të funksionimit të projektit dhe, sipas rastit, edhe fazën e planifikuar të rehabilitimit të sipërfaqes, pas mbarimit të funksionimit të projektit;
- ë) lëndët e para që do të përdoren për ndërtimin dhe mënyra e sigurimit të tyre (materiale ndërtimi, ujë dhe energji);
- f) informacionin për lidhjet e mundshme të projektit me projekte të tjera ekzistuese përreth/pranë zonës së projektit;
- g) informacionin për alternativat e marra në konsideratë, për sa i takon përzgjedhjes së vendndodhjes së projektit dhe teknologjisë që do të përdoret;
- gj) të dhënat për përdorimin e lëndëve të para gjatë funksionimit, përfshirë sasitë e ujit të nevojshëm, të energjisë, lëndëve djegëse dhe mënyrën e sigurimit të tyre;
- h) aktivitete të tjera që mund të nevojiten për zbatimin e projektit, si ndërtimi i kampeve apo rezidencave etj.;
- i) informacionin për lejet, autorizimet dhe licencat e nevojshme për projektin, në përputhje me përcaktimet e bëra në legjislacionin në fuqi, si dhe institucionet kompetente për lejimin / autorizimin/ licencimin e projektit;
- j) kopje të lejeve, autorizimeve dhe licencave që disponon zhvilluesi për projektin e propozuar, në përputhje me përcaktimet e bëra në legjislacionin në fuqi, si dhe institucionet kompetente për lejimin / autorizimin/licencimin e projektit.

Përgatitja e dokumentacionit të nevojshëm për marrjen e Lejeve si më poshtë:

- Përcaktimi i vend depozitim të interteve nga Njësi e Vetëqeverisjes Vendore (NJVV)
- Përgatitja e dokumentacionit të nevojshëm në bazë të ligjit Nr. 27/2018, "Për Trashëgiminë Kulturore dhe Muzetë" dhe V.K.M. nr. 208, datë 10.04.2019 "Përbërjen, Mënyrën e funksionimit, kompetencat dhe shpërblimin e anëtarëve Të Këshillit Kombëtar të Trashëgimisë Kulturore Materiale", projektet e restaurimit, rikonstruksionit, mirëmbajtjes, konservimit apo rijetëzimit investitori duhet të marrë miratimin për projektin nga Këshillit Kombëtar i Trashëgimisë Kulturore Materiale.
- Përgatitja e vëzhgimi arkeologjik për Agjencinë e Shërbimit Arkeologjik bazuar në ligjin Nr.9048, date 07.04.2003 "PËR TRASHËGIMINË KULTURORE" i ndryshuar .
- Përgatitja e dokumentacionit të nevojshëm 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 për aplikimin e Lejes së Infrastrukturës nga ARRSH-së.



FAZAT, AFATET DHE MIRATIMET

Fazat

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

Projekti

Projekti i zbatimit i detajuar përfshirë dhe veprat e artit 1.5- muaj

Organizimi i Kantjerit

Ndërtimi i kantjerit 10 - ditë

Ndërtimi sipas projektit - 6 - muaj

Monitorimi dhe garancia e difekteve 24 - muaj

Të gjitha fazat do të kontrollohen dhe miratohen nga ARrSh.

Kontraktori (Konsulenti) në fund të çdo fazë duhet të paraqesë këto raporte:

Raportet e projektimit (të detajuar sipas proceseve)

Raport të detajuar të ecurisë punimeve

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

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

Raportin e Monitorimit gjatë ndërtimit

Afatet

Kontraktori (Konsulenti) duhet të përcaktojë me detaje sipas fazave të parashikuara afatet kohore të realizimit të punimeve. Afatet e dhëna në tabelën më sipër janë vetëm orientuese. Afatet do të jenë funksion i metodologjisë së ndërtimit dhe organizimit të brendshëm të kontraktorit. Në çdo rast afatet e dhëna nga Konsulenti duhet të jenë të arsyetuara të shoqëruara me shpjegimet e përdorimit, ciklit të punës së makinerive, fuqisë punëtore.



