

PROJEKTI I ZBATIMIT DHE SPECIFIKIMET TEKNIKE

KRITERET TEKNIKE MINIMALE

1. Hyrje

Projekti i Terminalit duhet të përgatisë Zhvillimin e Projektit, me referencë ndaj **Zgjidhjes 3**, dhe duhet të garantojë funksionalitetin e plotë të Terminalit nëpërmjet vetëm ndërtimit dhe aktivizimit të godinave dhe ambienteve të mëposhtme :

- a) Hyrjes në Terminal me sheshrotullim në SH1 (Rruga Kastrioti);
- b) Rrugët qarkulluese të Terminalit me zbritje dhe marrje të pasagjerëve;
- c) Parkingun e autobusëve, furgona-taksi dhe taksive;
- d) Godinave të udhëtarëve;
- e) Urave të këmbësorëve;
- f) Garazhit të autobusëve dhe stacionit të shërbimit të karburantit;
- g) Hapësirës publike;
- h) Lehtësimit mjedisor.

Një listë e plotë e të gjitha përdorimeve që ofrohen në godinat e mëparshme jepet në Detyrën 4 të Përshkrimit të Projektit, gjithashtu duke iu referuar dimensioneve dhe funksioneve të godinave, e cila do të konfirmohet nga Koncesionari në projektimin e Terminalit.

2.Kriteret e përgjithshme të projektimit

Projekti i Terminalit duhet të përgatisë Përshkrimin e Projektit, me referencë të veçantë ndaj Detyrës 4, dhe duhet të konfirmojë konceptin e projektit, planin horizontal të projektit, organizimin funksional, dimensionimin, kombinimin funksional dhe sipërfaqet, aksesueshmërinë e automjeteve, rregullimin plano-altimetrik të shërbimeve, rrugët e këmbësorëve dhe pistat e automjeteve.

Projektimi i Terminalit duhet të jetë në përputhje me kodet dhe/ose rregulloret kombëtare dhe kodet Europiane, gjithashtu sipas standardeve ndërkombëtare, veçanërisht për personat me lëvizshmëri të kufizuar (2008/164/EC: Vendim i Komisionit i datës 21 dhjetor 2007 në lidhje me specifikimin teknik të ndëroperueshmërisë në lidhje me personat me lëvizshmëri të kufizuar në sistemin hekurudhor konvencional dhe ekspres trans-europian, të njoftuar sipas dokumentit C(2007) 6633).

Koncesionari duhet të garantojë mundësinë e realizimit të një rruge të re hyrëse për në Terminal.

3.Kriteret e Projektimit për Godinat e udhëtarëve, Urat e Këmbësorëve.

Tipi dhe dimensionimi i elementëve të disa godinave (shkallët dhe parrmakët, platformat hidraulike, shkallët lëvizëse, ashensorët, rrugët pa pengesa, dyert dhe hyrjet, tualetet, gjeometria e urave të këmbësorëve, daljet në raste emergjencash, informacioni vizual si sinjal drejtues, piktogramat dhe informacioni dinamik, ndriçimi, sipërfaqet e dyshemeve, ambientet e parkimit për PRM-në, pengesat transparente etj) do të duhet të jenë në përputhje me kodet europiane(2008/164/EC).

Pozicionet dhe madhësitë e godinave duhet të jenë ato të përfaqësuara në Përshkrimin e Projektit-Detyra 4.

3.1 Çështjet strukturore

Projektimi strukturor i të gjithë Terminalit duhet të respektojë udhëzimet e Kodeve Europiane si dhe të kodeve lokale, ku të dyja synohen të jenë standarde referuese.

Përveç kësaj, projektimi strukturor duhet të përmbushë kërkesat e madhësisë dhe formës të përcaktuara nga koncepti arkitekturor.

Si rrjedhojë, përdorimi i një strukture çeliku ofron më shumë hapësira dhe përshtatshmëri më të madhe në lidhje me veshjen e mureve dhe çatisë.

Gjithashtu, shpejtësia e ndërtimit, kostot e parashikueshme të mirëmbajtjes së bashku me pesha më të ulëta dhe thellësinë e ndërtimeve janë arsye të vlefshme përse struktura e çelikut është zgjidhja më e përshtatshme.

Rrjedhimisht, dyshemetë e godinave dhe platformat e urave të këmbësorëve duhet të përbëhen nga traversa të përbëra çeliku dhe pllakë hekur-betoni ndërsa themelet duhet të jenë prej betoni.

Sistemet e trajtimit mbrojtës duhet të aplikohen për kuadrot strukturore të çelikut, duke përdorur një kombinim të lyerjes, spërkatjen ose galvanizimin e metalit, në varësi të kushteve mjedisore dhe lehtësimit të mirëmbajtjes së ardhshme.

Masa projektimi si për shembull masa sizmike, termike dhe kundër zjarrit duhet të merren parasysh me fokus specifik, veçanërisht në projektimin strukturor të godinave.

Për sa i përket rezistencës ndaj tërmeteve, veprimi sizmik i parashikuar shprehet në lidhje me një probabilitet referues të tejkalimit të P_{NCR} , në një periudhë të caktuar referuese (të lidhur me kohëzgjatjen e strukturës), një periudhë referuese kthimi, T_{NCR} dhe faktorin e rëndësisë γI (për të marrë

parasysh diferencimin e besueshmërisë). Vlerat e rekomanduara duhet të jenë të paktën $P_{NCR} = 10\%$ dhe $T_{NCR} = 949$ vjet.

Për më tepër, i gjithë terminali duhet të ndahet në njësi dinamikisht të pavarura, duke vendosur lidhje strukturore. Rrjedhimisht, sipas EuroCode 8 (Kodi Europian 8), vetëm një tip themeli duhet të përdoret përgjithësisht për të njëjtën strukturë, nëse kjo e fundit nuk përbëhet nga njësi dinamikisht të pavarura.

Së fundi, tipi dhe dimensionimi i ndërtimit do të ndikohet nga rezultatet e studimeve gjeologjike, dhe karakterizimi sizmik dhe gjeoteknik i dherave do të kryhet nga Koncesionari në zonën e projektit.

Në mënyrë të përmbledhur, sistemi strukturor duhet të përfshijë themelin në hekur-beton dhe strukturat e çelikut. Ngarkesat e projektuara për dyshemetë dhe çatitë duhet të diktohen nga kodet lokale së bashku me Kodet Europiane.

3.2 Punimet Përfundimtare të Jashtme

Projektimi i punimeve përfundimtare të jashtme duhet të diktohet nga kodet dhe/ose rregulloret kombëtare. Punimet përfundimtare të jashtme duhet të jenë me efikasitet të lartë energjie dhe të kenë kostot të ulëta mirëmbajtjeje duke përdorur vetëm materiale që nuk kërkojnë punë më pak se tetë cikle vjetore. Të gjitha materialet duhet të përzgjidhen duke marrë në konsideratë faktorë si çmimi, mirëmbajtja, fleksibiliteti dhe cilësitë akustike, qëndrueshmërinë dhe përshtatjen ndaj qëllimit. Materialet e disponueshme në nivel vendor duhet të përdoren sa më shumë të jetë e mundur për karakteristika specifike projektimi.

Koncesionari do të përdorë punimet e mëposhtme përfundimtare të jashtme:

- Çati/ Streha metalike (veshje alumini për çati/streha me termoizolim);
- Mure metalike (veshje alumini me termoizolim);
- Dritare të gjata (trarë tërthorë alumini të nxjerrë, korniza dekorative alumini, njësi me dopjo xham, qelq me rrezatim të ulët).

Dritaret dhe dyert duhet të jenë prej elementësh të fasadave të kategorisë komerciale të cilësisë së lartë (alumin, çelik). Panelet metalike duhet të mbahen larg linjës së kategorisë për të parandaluar gërryerjen dhe kalbjen.

Me qëllim minimizimin e futjes së nxehtësisë së diellit, strehat mbi dritare do të ndihmojnë në zvogëlimin e ngarkesave të ajrit të kondicionuar (profile alumini me ndarje termike, njësi me dopjo xham, qelq me rrezatim të ulët).

Xhamat e dritareve, vitrinat me xhama dhe parrmakët duhet të jenë xhama sigurie dhe në përputhje me UNI EN ISO 12543-2.

Hapësira publike duhet të shtrohet me bazament të jashtëm betoni ose me bazament me gurë dhe gurë bordure. Sipërfaqet e bazamenteve duhet të kenë karakteristika kundër rrëshqitjes, sipas kodeve dhe rregulloreve kombëtare dhe europiane.

3.2 Punimet përfundimtare të brendshme

Hapësirat publike dhe të punonjësve duhet të ndërtohen me sipërfaqe të qëndrueshme e të forta që ulin nivelin e mirëmbajtjes, janë rezistente ndaj sulmeve vandale dhe ende ruajnë një pamje tërheqëse.

Koncesionari përdor punimet e mëposhtme përfundimtare të brendshme ose punime të tjera me të njëjtat performanca dhe pamje:

- bazamente gurësh (zonat e hyrjes, shkallët, korridoret publike, zonat e pritjes);
- dysheme/bazamente me pllaka prodhim gresi porcelani të hollë (zyra, biletari, salla teknike, dhoma zhveshjeje);
- veshje me pllaka gresi porcelani të hollë (dhomat e zhveshjes);
- vitrina me xhama dhe inoks;
- mure të suvatuara dhe të lyera (zyrë, biletari, salla teknike, dhoma zhveshjeje);
- veshje me gurë (zonat e hyrjes, shkallët);
- tavane me fletë alumini;
- dyert në raste zjarri (kur jepen në planin e kontrollit kundër zjarrit);
- dyer alumini.

Në zonat publike si dhe në zonat jo-publike, tavanet duhet të përmbushin kërkesat ose rregulloret e kodeve të godinave. Kur përdoren tavane të varura, duhet të sigurohet hyrja në hapësirën e tavanit.

Nëse do të përdoret panel i brendshëm prej gipsi, ai duhet të përforcohet me kuadër çeliku për të parandaluar birimin. Në ambientet e zhveshjes, ndarjet duhet të ndërtohen me punime murature.

4.Kriteret e Projektimit për Garazhin e Autobusëve

4.1 Çështje strukturore

Shihni paragrafin 3.1.

4.2 Punime përfundimtare të jashtme

Projektimi i punimeve përfundimtare të jashtme duhet të diktohet nga kodet dhe/ose rregulloret kombëtare. Punimet përfundimtare të jashtme duhet të jenë me nivel të lartë efijence energjie dhe të ofrojnë kosto të ulëta mirëmbajtje duke përdorur vetëm materiale që nuk kërkojnë punë më pak se tetë cikle vjetore. Të gjitha materialet duhet të përzgjidhen duke marrë në konsideratë faktorë si çmimi, mirëmbajtja, fleksibiliteti dhe cilësitë akustike, qëndrueshmërinë dhe përshtatjen për qëllimin. Materialet e disponueshme në nivel lokal duhet të përdoren sa më shumë të jetë e mundur me karakteristika specifike projektimi.

Koncesionari duhet të përdorë punimet e mëposhtme përfundimtare të jashtme:

- Streha/çati metalike (veshje alumini për strehat/çatitë me termoizolim);
- Mure metalike (veshje alumini me termoizolim);
- Dritare të gjata me ndarje të veçanta (me xham izolues dhe korniza alumini).

Dritaret dhe dyert duhet të jenë prej elementësh të fasadave të kategorisë komerciale të cilësisë së lartë (alumin, çelik). Panelet metalike duhet të mbahen larg nga linja e kategorisë për të parandaluar gërryerjen dhe kalbjen.

Xhamat e dritareve duhet të jenë xhama sigurie dhe në përputhje me UNI EN ISO 12543-2.

4.3 Punimet përfundimtare të brendshme

Koncesionari do të përdorë punimet e mëposhtme përfundimtare të brendshme ose punime të tjera me të njëjtat performanca dhe pamje:

- Mure të suvatuara dhe të lyera,
- Dysheme/bazament betoni industrial.

5. Pajisjet Mekanike

5.1 Ngrohja, ventilimi dhe ajri i kondicionuar

Sistemet e ngrohjes, ventilimit dhe ajrit të kondicionuar(HVAC) duhet të jenë me nivel të lartë efijence energjie, të ofrojnë operim me kosto të ulët dhe të mirëmbahen lehtësisht.

Projektimi i sistemit HVAC do të diktohet nga kodet dhe/ose rregulloret lokale dhe standardet ndërkombëtare (NFPA), si dhe standardet teknike (ASHRAE) të referencës.

Temperatura e brendshme do të rregullohet mbi bazën e temperaturës së jashtme dhe nevojës për ruajtjen e kushteve të përshtatshme të punës për të gjithë personelin që punon në zonat e brendshme, si dhe komoditet për të gjitha kategoritë e pasagjerëve. Sistemi HVAC duhet të pajiset me zona të sistemit të rregullator.

Ventilimi mund të ofrohet duke garantuar sjelljen e ajrit në pajisjen parësore të trajtimit të ajrit. Në zonat e përgatitjes së ushqimit, ajri i sjellë i përzier i mjaftueshëm do të jetë i nevojshëm, me qëllim zëvendësimin e kapakut të shkarkimit të ajrit. Dhomat e zhveshjes do të kërkojnë sisteme të pavarura të shkarkimit të ajrit.

Do të sigurohet një sistem i integruar i menaxhimit të godinave për të kontrolluar performancën e sistemeve mekanike të Terminalit të Ri.

5.2 Punimet Hidraulike

Zonat sanitare do të pajisen nga Koncesionari me ËC (banjo) të montuara në mur, pajisje urinimi, lavamanë dhe aksesore të përshtatshëm sipas standardeve ndërkombëtare, veçanërisht për njerëzit me lëvizshmëri të kufizuar.

Furnizimi me ujë të pijshëm për instalimet hidraulike dhe konsumatorët do të sigurohet nga Koncesionari nëpërmjet një rrjeti të shpërndarjes së ujit në godina. Uji i ngrohtë do të sigurohet me bojlerë gazi ose në mënyrë alternative, me ngrohës elektrikë jo-qendrorë.

Një sistem i brendshëm i ujërave të zeza të godinave do të instalohet nga Koncesionari për të garantuar që ujërat e zeza mund të drenazhohen drejtpërdrejt në linjën e jashtme të ujërave të zeza.

5.3 Mbrojtja kundër zjarrit / Sistemi i spërkatjes nga impianti ujitës

Godina e Terminalit si një lloj i veçantë godine çon në kërkesa të veçanta për mbrojtje kundër zjarrit. Rrjedhimisht, një numër i mjaftueshëm artikujsh të pajisjeve zjarrfikëse do të sigurohet nga Koncesionari në Terminal. Terminali do të pajiset nga Koncesionari me një sistem mbrojtës impianti ujitës.

Një numër i mjaftueshëm i hidrantëve të montuar në mur dhe zjarrfikësesh do të instalohet nga Koncesionari në Terminal, i ndodhur në zona të dukshme dhe të shenjuara.

Koncesionari do të garantojë një sistem mekanik të shkarkimit të tymit në Terminal.

Sistemet e mbrojtjes kundër zjarrit plotësojnë kërkesat e NFPA Standarde Ndërkombëtare dhe rregullat lokale teknike.

Impianti i ujit për rastet e zjarreve kryesisht përbëhet nga grupe presioni qendror me pompa zjarrfikëse dhe rezervë përkatëse uji, tubacione dhe lidhje kryesore, terminale shpërndarëse me zorrë dhe ulluqe, sisteme mbylljeje dhe aksesore për mbërthimin me morsetë të tubave.

5.4 Ashensorët dhe shkallët lëvizëse

Ofrohen impiante për transportin e ngjitjes dhe uljes (ashensorë, shkallë dhe vendkalime lëvizëse) për t'i shërbyer Terminalit, në numër dhe madhësi sipas numrit të njerëzve që do të mbajnë.

Ashensorët plotësojnë standardet e kërkuara nga Standardi Europian UNI EN 81-1 dhe 2 rreth rregullave të sigurisë për ndërtimin dhe instalimin e ashensorëve elektrikë dhe hidraulikë.

Shkallët dhe vendkalimet lëvizëse për shërbim publik plotësojnë standardet e kërkuara nga Standardi Europian EN 115 rreth sigurisë së shkallëve dhe vendkalimeve lëvizëse.

6. Furnizimi me energji

Koncesionari do të bëjë të mundur ofrimin e furnizimit të besueshëm me energji elektrike për Terminalin, qendrën e operacioneve dhe të gjitha pajisjet për Terminalin dhe akomodimin e zyrave.

Koncesionari garanton që sistemet e energjisë rezervë të kenë madhësinë e duhur për të furnizuar Terminalin gjatë periudhave të ndërprerjes kryesore të energjisë. Sistemi rezervë do të projektohet për të ofruar energji shtesë në raste emergjente për ndriçim në zona publike, qendër zjarrfikëseje dhe ambiente apo shërbime të tjera kryesore për operimin e sigurt të Terminalit.

7. Furnizimi Elektrik

Terminali do të furnizohet me shpërndarjeje të voltazhit të lartë ("HV") dhe nënstation transformatorësh për furnizimin me energji me voltazh të ulët ("LV") (0.4 kV, 3p+Kablllo neutrale, shpërndarje me TN-S).

Furnizimi i energjisë me voltazh të lartë ("MV") duhet të jetë në përputhje me përshkrimin e rrjeteve të jashtme elektrike.

8. Ndiriçimi në ambiente të brendshme dhe të jashtme

Nivelet e ndiriçimit tregohen në tabelën e mëposhtme (standardi AREMA). Këto vlera duhet të rregullohen për t'iu përshtatur kushteve, kodeve dhe/ose rregulloreve kombëtare.

Për pajisjet e ndiriçimit do të përdoret burim me efijçencë të lartë energjie. Nëse lartësitë e tavaneve janë më të ulëta se 3.5 m, duhet të përdoren llamba fluoeshente ose llamba LED. Nëse lartësitë e tavaneve tejkalojnë 3.5 m, duhet të përdoren llamba HID me korrigjim ngjyre.

Zona Pritjeje	269 luks
Salla Zhveshjeje	323 luks
Shitja e Biletave	1.076 luks
Zyra Administrative e Biletarisë	1.076 luks
Korridore	215 luks
Shkallë dhe Ashensorë	215 luks
Dhomat e Personelit dhe Dhomat e Veshjes	215 luks
Salla Pritjeje për Publikun dhe Salla Ndenjeje për Punonjësit	215 luks
Garazhi dhe vendet e parkimit të tramvajeve	538 luks

Koncesionari ofron ndiriçim të përshtatshëm në Terminal, me qëllim shfrytëzimin e këtij terminali për komoditet vizual dhe të këndshëm për pasagjerët.

Koncesionari ofron pajisje orientuese për të ndihmuar përdoruesit e terminalit që të njohin destinacionet dhe rrugët drejt hyrjeve dhe daljeve, si dhe ambiente apo shërbime specifike. Ndihma

orientuese do të jepet nga një sistem lehtësisht i kuptueshëm dhe i dallueshëm i temperaturave të ndryshme të dritës të përdorura për të theksuar zona të veçanta të lartpërmendura.

Nga hyrja e aksesueshme e godinës për në pikën e hyrjes në platformë, rruga pa pengesa do të ndriçohet me një nivel minimal ndriçimi prej 100 luks, e matur në nivel dyshemeje, brenda kufijve të godinave të Terminalit. Niveli minimal i kërkuar i ndriçimit në hyrjen kryesore, shkallë dhe në fund të platformave hidraulike, duhet të jetë 100 luks matur në nivel dyshemeje. Nëse ndriçimi artificial kërkohet për arritjen e këtij qëllimi, niveli i kërkuar i ndriçimit do të jetë minimalisht 40 luks mbi nivelet e ndriçimit të ambientit rrethues, dhe kanë një temperaturë më të ulët ngjyre.

Platformat dhe zona të tjera të jashtme pasagjerësh në godina duhet të kenë një nivel minimal mesatar ndriçimi prej 20 luks matur në nivel dyshemeje, me vlerë minimale 10 luks.

Nëse kërkohet ndriçim artificial për të mundësuar leximin e informacionit të detajuar, këto vendndodhje duhet të theksohen me ndriçim me rritje minimale 15 luks mbi atë të ofruar në zonat përreth. Kjo rritje ndriçimi duhet të ketë gjithashtu një temperaturë të ndryshme ngjyre me atë në zonat përreth.

Ndriçimi në raste emergjente duhet të jetë në përputhje me Rregullat Europiane ose Kombëtare.

8.1 Ndriçimi i Rrugëve

Projektimi i ndriçimit të rrugëve brenda Terminalit duhet të garantojë kërkesat minimale të përcaktuara nga Standardi UNI 10439:2001 –Kërkesat teknologjike të ndriçimit të rrugëve për trafikun e mjeteve motorike (kategoria 1 E, Rrugët urbane të Rrethit).

Kategoria 1	Tipi i rrugës dhe zonës territoriale	Indeksi i kategorisë së ndriçimit
E	Rrugët urbane të Rrethit	4

Indeksi i kategorisë së ndriçimit	Vlera minimale e ndriçimit të shfrytëzuar mesatar L_m	Uniformiteti Minimal		Indeksi i shkëlqimit të zbehur TI 3)
		$U_{0.1}$	$U_{1.2}$	
	cd/metër katror.	%	%	
4	1,0	40	50	10

- i. U_0 = raporti L_{min}/L mesat. midis ndriçimit minimal dhe mesatar në të gjithë gjatësinë e rrugës
- ii. U_1 = raporti L_{min}/L mesat. midis ndriçimit minimal dhe maksimal përgjatë vijës qendrore të secilës korsi
- iii. TI = indeksi i shkëlqimit të zbehur

Ndriçimi i rrugëve sigurohet nga Koncesionari për:

1. Sheshrrotullimin e Terminalit të specifikuar në Përshkrimin e Projektit,
2. Rrugën qarkulluese të Terminalit.

Për këtë ndriçim rrugor dritat artificiale tipike për instalimin e jashtëm nuk duhet të jenë me energji, lartësi dhe frekuencë më të ulët sesa ato të përcaktuara më poshtë.

a) *Sheshrrotullimi i Terminalit:*

- Shtyllë 12 m e lartë me katër Projektore me Sodium me Presion të Lartë 400 Ë.

b) *Rruga qarkulluese e Terminalit:*

- Dritat artificiale të rrugëve dhe shtylla 300 Ë, 10 m e lartë dhe me ndarje hapësirash 50 m

c) *Vendet e Parkimit:*

- Dritat artificiale të rrugëve dhe shtylla 300 Ë, 10 m e lartë dhe me ndarje hapësirash 50 m.

Këto instalime/pajisje ndriçimi duhet të sigurohen për çdo rrugë me dy korsi, siç përcaktohet hollësisht, vetëm në një anë të rrugës.

9. Sistemet Telefonike/Intercom

Një sistem telefonik/intercom do të ofrohet për Terminalin. Centrali i degës private për të gjithë Terminalin mund të vendoset në Terminal.

10. Të dhënat dhe sisteme të veçanta

Një rrjet i strukturuar kabllor do të ofrohet për Terminalin, duke filluar nga komunikimet qendrore MDB brenda ambienteve të zyrave të terminalit. Pajisjet qendrore të sistemeve të mëposhtme do të kenë vendndodhje në sallën kryesore të komunikimit dhe do të shpërndahen nëpërmjet rrjetit të strukturuar kabllor, në rastet kur është e zbatueshme. Duhet të ofrohen të gjithë komponentët e nevojshëm aktivë të sistemit si serveri, ruteri, nyjat, urat dhe komponentë të tjerë të ngjashëm.

11. Sistemet e sigurisë

Për qëllime mbikëqyrjeje, kamera Televizive me Qark të Mbyllur (CCTV) dhe monitorë për përdorim në ambiente të brendshme dhe të jashtme dhe një sistem automatik i godinave (BAS) duhet të ofrohet dhe të jetë operacional 24 orë në ditë brenda një salle kontrolli.

12. Sinjalistika

Brenda terminalit do të ndodhet një sistem sinjalistike për udhëtarët, i cili përbëhet nga një stendë informacioni për secilin vend parkimi autobusësh (tekst me dy rreshta që tregon oraret, numrin e vendeve të parkimit dhe destinacionin) dhe dy ekrane gjigande (100 inç), me karaktere 5 cm të lartë dhe të dukshme deri në 30 metra, me 60 rreshta.

13. Sistemet informative të autobusëve

Sistemet e adresave publike duhet të ofrohen për kryerjen e njoftimeve të nisjeve dhe mbërritjeve të autobusëve. Altoparlantët duhet të jenë të tipeve me energji të ulët, me ndarje të vogla hapësirash me qëllim të zvogëlimit të jehonave. Vendndodhjet e mikrofonave duhet të jenë në sportelin e biletarisë, sportelin e informacionit dhe në zonat e hipjes/bordingut. Nëse ndërtohet një numër i madh platformash, duhet të merret në konsideratë ndarja zonale e sistemit të PA-së për të mundësuar njoftimet e synuara.

Shfaqja e informacionit mbi nisjen dhe mbërritjen e autobusëve duhet të kryhet me anë të përdorimit të stendave/tabelave të njoftimeve ose njësisve me ekrane video (CRTs).

14. Shërbimet Publike

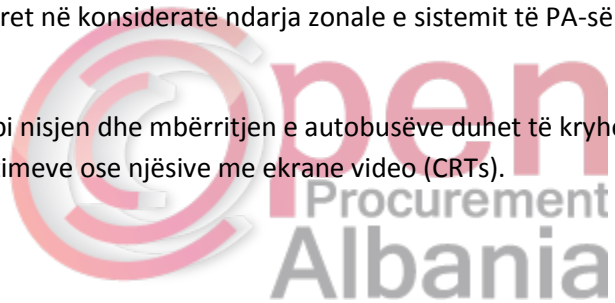
14.1 Furnizimi me Ujë

Koncesionari është përgjegjës për ofrimin e furnizimit me ujë për plotësimin e kërkesave në Terminal.

Koncesionari do të sigurojë furnizim të mjaftueshëm me ujë të pijshëm për Terminalin dhe ambientet e zyrave, së bashku me ofrimin dhe ruajtjen e ujit të pijshëm dhe ujit të mjaftueshëm për masat kundër zjarrit, zjarrfikëset dhe ujitjen.

14.2 Sistemi i Furnizimit me Ujë

Puse të reja do të shpohen në vendin e Terminalit nga Koncesionari, me qëllim ofrimin e ujit të mjaftueshëm për kërkesat në rritje të pasagjerëve, vizitorëve dhe furnizimit ushqimor.



Furnizimi me ujë për zjarrfikësen ofrohet nga një rezervuar uji që do të zgjerohet sipas nevojave gjatë Periudhës së Koncesionit, duke marrë parasysh nivelet e trafikut dhe automjetet që përdorin Terminalin.

14.3 Sistemi i Ujit të Pijshëm

Furnizimi me ujë të pijshëm i ofruar nga Koncesionari do të jetë i aftë të mbulojë kërkesën totale të Terminalit.

Një stacion përforcues duhet të përfshijë (por jo të kufizohet) tek një rezervuar me ujë të pastër për balancimin e kërkesave, sallë kontrolli (përfshirë një sallë monitorimi) dhe të gjitha pajisjet e kërkuara elektrike dhe mekanike për operimin e rregullimit të presionit me materiale rezervë për dublikimin e sistemit. Do të instalohet një gjenerator si sistem dytësor i furnizimit me energji, me kapacitet të mjaftueshëm për stacionin përforcues të ujit të pijshëm.

14.4 Ujërat e Zeza

Koncesionari do të ofrojë, operojë dhe mirëmbajë gjatë Periudhës së Koncesionit një impiant për trajtimin e ujërave të zeza në Terminal për trajtimin e të gjitha ujërave të zeza përpara se të shkarkohet në rrjetin lokal të ujërave të zeza.

Nën sheshin e terminalit do të ketë një sistem për kullimin e reshjeve, i cili do të shpërndajë ujin në nëntokë ose do të akumulohet para zbrazjes në rrjetin lokal të ujërave të zeza me rrjedhë të rregulluar.

Impianti i trajtimit të ujërave të zeza duhet të jetë në përputhje me Ligjet e Zbatueshme dhe duhet të ketë kapacitet të mjaftueshëm për kapacitetin maksimal të projektimit të Terminalit.

14.5 Sistemi i Ujërave të Zeza

Sistemi i ujërave të zeza duhet të krijohet nga Koncesionari si një sistem i plotë, i veçantë për ujërat e zeza pa lidhje drenazhimi të ujit sipërfaqësor.

Ky sistem i ujërave të zeza duhet të grumbullojë ujërat e zeza të Terminalit. Të gjitha ambientet e sapondërtuara të Terminalit duhet të lidhen me sistemin. Ujërat e zeza të grumbulluara do të drenazhohen më pas për në impiantin e trajtimit të ujërave të zeza të Terminalit, të ofruar nga Koncesionari.

14.6 Impianti i Trajtimit të Ujërave të Zeza të Terminalit

Impianti i trajtimit të ujërave të zeza i ofruar nga Koncesionari do të trajtojë, në përgjithësi, ujërat e zeza të Terminalit. Pa lidhje me drenazhimin e ujërave sipërfaqësore.

14.7 Telekomunikimet

Koncesionari është përgjegjës për instalimin e sistemeve përkatëse të teknologjisë së informacionit dhe telekomunikacionit brenda Zonës së Koncesionit, për t'i shërbyer nevojave të Terminalit.

15. Kriteret e Projektimit për sheshrrotullimin e Terminalit, Rrugët Qarkulluese të Terminalit dhe Parkimin e Autobusëve

15.1 Kriteret e Projektimit të Strukturës së Trotuarit

Trotuari duhet të projektohet me anë të përdorimit të standardeve dhe udhëzimeve ndërkombëtare për të garantuar qëndrueshmëri në të gjithë Shtetin dhe për të ofruar një strukturë trotuari që do të ketë rezistencë të mjaftueshme, cilësi kalimi dhe qëndrueshmëri për mbajtjen e ngarkesave të parashikuara të trafikut për kohëzgjatjen e projektimit.

Struktura përfundimtare e trotuarit duhet të bazohet në një shqyrtim të plotë të kushteve specifike të projektit, duke përfshirë dherat e nënshtresës dhe materialet strukturore, kushtet mjedisore, trafikun e parashikuar, efektivitetin e kostos dhe performancën e trotuareve të tjerë në të njëjtën zonë ose në kushte të ngjashme klimatike dhe të trafikut.

Rrjedhimisht, si rekomandim, shtresat e strukturave të trotuareve të rrugëve dhe hapësirave të parkimit duhet të projektohen duke respektuar AASHTO "Udhëzim për Projektimin e Strukturave të Trotuareve" që do të konsiderohen si udhërrëfytes.

Në veçanti, në lidhje me të dhënat e dërguara të metodës projektuese empirike-statistikore AASHTO, PSI_i (Indeksi Fillestar i Kapacitetit Ofrues të Shërbimeve) duhet të konsiderohet i barabartë me 4,2 dhe PSI_t (Indeksi Përfundimtar i Kapacitetit Ofrues të Shërbimeve) i barabartë me 2,5, me besueshmëri të paktën $R=90\%$.

Përveç kësaj, Koncesionari duhet të llogarisë ESAL-të e projektimit (ngarkesat boshtore standarde të barazvlefshme), duke marrë në konsideratë ato volume të përditshme trafiku të llogaritura në paragrafin

5.1 të Studimit të Fizibilitetit Detyra 4 dhe gjithashtu duke analizuar të paktën kohëzgjatjen 20 vjeçare të projektimit të trotuarit.

Megjithatë, për sa i përket një trotuari fleksibël, karakteristikave të shtresave strukturore si për shembull cilësitë dhe trashësia e materialeve, duhet të respektojnë të paktën standardet e mëposhtme minimale të renditura më poshtë nga lart poshtë:

- Shtresa e sipërme (e njohur edhe si shtresa sipërfaqësore) e përbërë nga asfalto-beton 4 cm;
- Shtresa lidhëse (e njohur edhe si shtresa bazë) e përbërë nga asfalto-beton 8cm;
- Baza (e njohur edhe si baza e rrugës) e përbërë nga asfalto-beton 10 cm;
- Shtresa e nënbazës e përbërë nga materiale për beton të ngjeshura dhe të stabilizuara 25cm;
- Shtresë e ndërmjetme e përbërë nga rërë e palidhur 20 cm dhe zhavorr me trashësi.

15.2 Dimensioni dhe geometria e Sheshrrrotullimit, Rrugëve Qarkulluese dhe Parkimit të autobusëve

Koncesionari duhet të projektojë Sheshrrrotullimin dhe Rrugët Qarkulluese të Terminalit sipas Përshkrimit të Projektit- Detyra 4.

Koncesionari duhet të përcaktojë madhësinë e parkimit të autobusëve sipas Përshkrimit të Projektit-Detyra 4.

15.3 Zonat e Parkimit

Sipas zonave të parkimit Koncesionari do të ofrojë një sistem drenazhimi të reshjeve që do të shpërndajë ujin në nëntokë ose do ta akumulojë atë. Përpara se të zbrazet në rrjetin lokal të ujërave të zeza me rrjedhë të rregulluar, uji do të trajtohet nëpërmjet një ndarësi vaji.

15.4 Platformat

Dimensionimi: madhësia e platformave duhet të projektohet në përputhje me Përshkrimin e Projektit-Detyra 4.

Punimet përfundimtare: platformat do të shtrohen në asfalt me gurë bordurash prej betoni.

15.5 Strehat/çatitë e platformave

Për çështje strukturore, shihni paragrafin 3.1. Sistemi strukturor i strehave/çatitë të platformave përfshin themele në strukturat prej çeliku dhe hekur-beton.

Punimet përfundimtare: strehat/çatitë do të përbëhen nga veshje metalike (veshje alumini për çatitë, me termoizolim).

15.6 Kontrolli i Aksesit Automatik

Koncesionari do të ofrojë një kontroll të aksesit automatik që ka dy porta, një hyrëse dhe një dalje nga terminali që përbëhen minimalisht nga 2 shtylla, 2 barriera, 4 bobina elektromagnetike, një bankomat, 1 panel "të plotë", si dhe aparatet (hardueri dhe softueri) për menaxhimin e pajisjeve.

16. Auditimet përkatëse të Rasteve kundër Zjarrit dhe Shpëtimit prej tij

16.1 Pajisjet/Shërbimet kundër Zjarrit dhe Shpëtimit

Koncesionari ofron pajisje/shërbime kundër zjarrit dhe shpëtimit, në përputhje të plotë me standardet përkatëse.

Koncesionari do të projektojë, ofrojë dhe mirëmbajë pajisjet/shërbimet zjarrfikëse për shërbimet zjarrfikëse dhe të shpëtimit të Terminalit.

Koncesionari do të projektojë një Plan Emergjencash dhe Evakuimi.

16.2 Shërbimi i sigurisë i zjarrfikëseve

Koncesionari do të ofrojë një sallë për shërbimin e sigurisë të zjarrfikëseve (salla e kontrollit).

16.3 Auditime për Rastet e Zjarreve dhe Shpëtimit prej tij

Koncesionari do të garantojë që një nëpunës sigurie dhe sigurimi do të kryejë auditime të rregullta të shërbimeve zjarrfikëse në Terminal ndërsa rezultatet e këtyre auditimeve do t'i jepen sipas kërkesës, Subjektit Shtetëror përkatës.

Në çdo kohë Koncesionari do të përmirësojë procedurat e emergjencës të Terminalit, duke garantuar mjaftueshmërinë e daljeve në raste zjarri dhe sinjalistikës menjëherë pas vlerësimit të duhur të këtyre procedurave.

17. Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë të Terminalit

Koncesionari duhet të përgatisë sistemin e menaxhimit të sigurisë të Terminalit që duhet të përfshijë elementët e mëposhtëm:

- Dokumentacionin e sigurisë në lidhje me procedurat e brendshme të sigurisë.
- Mbledhjen e të dhënave dhe sistemin e raportimit në lidhje me të gjitha aspektet e sigurisë
- Vlerësimin e të dhënave të Terminalit dhe përcaktimin e tendencave.
- Masat e rekomanduara të sigurisë
- Legjislacionin për sigurinë profesionale dhe ligjin mbi shëndetin sipas direktivave të Bashkimit European.

Koncesionari garanton se të gjithë Përdoruesit e Terminalit veprojnë në përputhje me kërkesat e specifikuara të sigurisë.

Të gjithë Përdoruesit e Terminalit kërkohen nga Koncesionari që të veprojnë në përputhje me kërkesat e sigurisë.

Sistemi i menaxhimit të sigurisë në Terminal duhet t'i nënshtrohet rishikimeve dhe përditësimeve vjetore nga Koncesionari, për të garantuar përputhshmërinë me standardet dhe praktikat kombëtare dhe ndërkombëtare.

18. Mirëmbajtja e Terminalit

Koncesionari mund të nënkontrakttojë aktivitete rutinë dhe korrigjuese mirëmbajtjeje për një organizatë palë të tretë. Koncesionari do të garantojë që të arrihen standardet e mëposhtme në lidhje me të dyja tipet e mirëmbajtjes të përcaktuara hollësisht më poshtë:

1. Mirëmbajtja e planifikuar parandaluese

Koncesionari duhet të caktojë intervale të planifikuara mirëmbajtjeje në bazë të rekomandimeve dhe standardeve të specifikuara nga prodhuesit individual, për të garantuar disponueshmërinë dhe besueshmërinë e kërkuar të sistemit. Nëse është e mundur, mirëmbajtja e planifikuar duhet të kryhet

gjatë periudhave jo-funksionale ose me trafik të ulët, me qëllim minimizimin e ndikimit ndaj operacioneve të Terminalit.

2. Mirëmbajtja për qëllime korigjimi dhe në raste emergjencash

Për ato sisteme që karakterizohen si kritike për operimin e Terminalit dhe që kanë një kohë reagimi më pak se gjysmë ore, Kontraktori i mirëmbajtjes duhet të ofrojë mbulim në vendpunim deri në 24 orë.

Për sistemet jo-kritike, me një kohë reagimi prej më shumë se gjysmë orë, Kontraktori i mirëmbajtjes do të ofrojë mbulim deri në 24 orë por mbi bazën e "kërkesave".

Nëse është e mundur, koha mesatare për riparim duhet të jetë dy orë.

Mbajtja e pjesëve të këmbimit të pajisjeve duhet t'i nënshtrohet rishikimeve për të garantuar përputhshmërinë me kriteret e mësipërme.

18.1 Mirëmbajtja dhe inspektimet e Terminalit

Sistemi i inspektimit duhet të garantojë që të gjitha defektet në ambientet fizike të raportohen dhe korigjohen brenda një kohe të shpejtë, kur kërkohet, si dhe çdo avari, mosdisponueshmëri shërbimi ose pengesë që mund të cenojë sigurinë e Terminalit dhe personelin.

19. Menaxhimi Mjedisor

Plani i Menaxhimit Mjedisor (**PMM**) për zhvillimin e projekteve zakonisht përfshin ofrimin e një kuadri logjik brenda të cilit ka ndikimet e identifikuar negative mjedisore mund të lehtësohen dhe monitorohen.

Koncesionari përgatit planin e menaxhimit mjedisor ("**PMM**") që trajton të gjitha çështjet mjedisore në faza të ndryshme të zhvillimit të projektit brenda Zonës së Koncesionit dhe garanton përputhshmëri me këtë PMM si më poshtë:

1. Cilësia e ajrit

- Të marrë përsipër monitorimin para ndërtimit të cilësisë ekzistuese të ajrit të ambientit;
- Të hartojë Planin e Menaxhimit të Pluhurave dhe Cilësisë së Ajrit, i cili duhet të përfshijë të gjitha detyrat dhe përgjegjësitë për të minimizuar formimin e pluhurit dhe ulur emetimet nga aktivitete të tilla si ndërtimi, transporti dhe lëvizshmëria;
- Të garantojë se vlerësimi i kushteve teknike të automjeteve në lidhje me ndikimin e emetimeve nga ndotja e ajrit është pjesë integrale e procesit të inspektimit teknik të automjeteve, i rregulluar nga legjislacioni përkatës;

- Të garantojë se lëndët djegëse kimike, vajrat, kimikatet dhe depozitimet e substancave të tjera të dëmshme do të ruhen mbi një bazë të papërshkueshme nga uji të mbrojtur nga një argjinaturë me kapacitet të barabartë me 110% të kapacitetit ruajtës të serbatorit më të madh;
- Të monitorojë cilësinë e ajrit të ambientit në një stacion monitorues të cilësisë së ajrit që operon në mënyrë të vazhdueshme, për matjen e përqendrimeve të ajrit të ambientit dhe për përcaktimin nëse standardet e cilësisë së ajrit të ambientit janë duke u tejkaluar;
- Të bashkëpunojë me autoritetet bashkiake të trafikut (Qendra e Kontrollit të Trafikut, Tiranë (QKTT)) për të projektuar dhe zhvilluar menaxhimin e trafikut dhe iniciativa të tjera për inkurajimin e drejtuesve të mjeteve për minimizimin e emetimeve;
- Të projektojë stacionin e karburantit, rreptësisht në përputhje me Kodin për projektimin dhe ndërtimin e stacionit të mbushjes me gaz dhe gazolinën e automobilave. Funksionimi i stacionit të karburantit duhet të respektojë rreptësisht kërkesat sipas kërkesave të Sigurisë për Funksionimin e Stacioneve të Karburantit; dhe
- Të prezantojë një program vjetor të monitorimit të cilësisë së ajrit.

2. Cilësia e Ujit

- Të përgatisë dhe aplikojë një protokoll për trajtimin e materialeve të ndërtimit;
- Të menaxhojë në mënyrë efektive dorëzimin dhe ruajtjen e materialeve të ndërtimit, larg masave ujore dhe zonave ku ndikimet e rrjedhjeve ose shkarkimeve mund të jenë minimale;
- Të garantojë grumbullimin dhe trajtimin në mënyrë të ndarë të ujërave të zeza nga punëtorët e ndërtimit, mensat etj.
- Të garantojë grumbullimin e ujit nga zona e furnizimit me lëndë djegëse dhe të lidhet me ndarësin e ujit nga vaji. Duhet të instalohen absorbentët e vajit/naftës dhe pajisje të tjera të nevojshme reaguese për derdhje.

3. Zvogëlimi i Zhurmave

- Të hartojë një Studim të detajuar të Zhurmave të Trafikut gjatë zhvillimit të projektimit të detajuar për të identifikuar dhe parashikuar nivelet e zhurmave nga trafiku në receptorët sensitivë dhe për të përcaktuar masat optimale të zbutjes së zhurmave për arritjen e përputhshmërisë me standardet përkatëse;
- Të krijojë një Program Monitorimi për matjen e niveleve të zhurmave nga ndërtimi në receptorët sensitivë më të afërt ndërsa puna fillon në çdo seksion të ri përgjatë rrugës;

- Të garantojë se pajisjet e ndërtimit do të plotësojnë standardet shqiptare dhe evropiane për emetimin e tingujve të pajisjeve që funksionojnë në ambiente të jashtme, kur është e zbatueshme dhe e përshtatshme;
- Të garantojë shmangien e aktiviteteve që gjenerojnë zhurma gjatë natës dhe të performojë vetëm kur është e rëndësishme dhe në përputhje me një leje të posaçme të marrë për këtë qëllim nga autoriteti përkatës;
- Të garantojë barriera të përkohshme për zhurmat në vende të përshtatshme, për zvogëlimin e ndikimeve të zhurmave. Këto zona duhet të përfshijnë makineri të fiksuara për zhurmat dhe/ose zona me receptorë sensitivë, bazuar në rezultatet e monitorimit të nivelit të zhurmave në terren, dhe
- Komunikimi me banorët që jetojnë brenda zonave potencialisht të prekura, dhe konsultimet e vazhdueshme në lidhje me shqetësimet, vështirësitë dhe sugjerimet e tyre për kontrollin e zhurmës përpara fillimit të ndërtimit gjatë natës. Këto probleme do të zgjidhen dhe do të merren sugjerime, sipas rastit.

4. Zvogëlimi i vibrimeve

- Të kryejë monitorimin e vibrimit me fillimin e aktiviteteve përkatëse, për të garantuar mos-tejkalimin e kufijve për vibrim. Nëse ato tejkalojnë, duhet të merren masa për uljen e vibrimit;
- Të identifikojë vendndodhje të tilla si shkolla, spitale, të cilat mund të përmbajnë pajisje sensitive ndaj vibrimit dhe të zhvillojë diskutime me institucionet përkatëse për të garantuar se ndërtimi menaxhohet për shmangien e ndikimeve të dëmshme në përdorimin e pajisjeve

5. Menaxhimi i Mbetjeve

- Të hartojë një Plan për Menaxhimin e Mbetjeve (PMM) të pajtueshëm me praktikën më të mirë ndërkombëtare, Direktivën Kuadër të BE-së për Mbetjet dhe rregulloren përkatëse shqiptare dhe mbulimin e të gjitha tipeve të mbetjeve ndërtimore.
- Të krijojë një sistem për menaxhimin e mbetjeve në sheshet e ndërtimit, mbetjet e ndërtimit dhe shkatërrimit, dheun e gërmuar, duke përfshirë mbetjet e rrezikshme mbi bazën e praktikës më të mirë ndërkombëtare;
- Të garantojë që dokumentacioni për kontratat e punimeve civile të përfshijë kërkesa specifike për parandalimin e erozionit të dheut dhe përcaktimin e përgjegjësive të Kontraktorve.
- Të garantojë që mbetjet e ngurta grumbullohen dhe ruhen në vend në përputhje me Planin e Menaxhimit Mjedisor në kontejnerë me madhësi dhe dizeno të përshtatshme që duhet të sigurohen për ruajtje të sigurt dhe ndarje të të gjitha mbetjeve.

- Të hartojë një Plan për Menaxhimin e Materialeve të Rrezikshme të zbatueshëm për të gjithë nënKontraktorit dhe në përputhje me rregulloret shqiptare dhe kërkesat e BE-së dhe që duhet të miratohet nga Organizata Mbikëqyrëse.
- Të garantojë që përzgjedhja, ruajtja, përdorimi dhe asgjësimi i materialeve të rrezikshme do të kontrollohet rreptësisht gjatë ndërtimit në përputhje me kërkesat përkatëse kombëtare dhe të BE-së në lidhje me shëndetin e punëtorëve dhe sigurinë dhe mbrojtjen mjedisore, si dhe praktikën e mirë të industrisë.
- Të marrë masa operacionale për të gjitha aspektet nga shmangia e mbetjeve, zvogëlimi, riciklimi, ripërdorimi deri tek grumbullimi dhe asgjësimi i mbetjeve; dhe
- Të garantojë se të dhëna të plota mbahen për tipin, sasinë, përbërjen, origjinën, asgjësimin, destinacionin dhe metodën e transportit për të gjitha mbetjet.

6. Mjedisi ekologjik

-Të miratojë praktikën e mirë të sheshit të ndërtimit për mbrojtjen e dherave dhe të ndjekë udhëzimet shqiptare dhe të shmangë gërmimin dhe mbushjen në sezonin e shirave, dhe

-Të realizojë një pemë të detajuar për të përcaktuar specien, moshën, lartësinë dhe gjendjen e të gjitha pemëve që do të priten dhe ky informacion do të përdoret për planifikimin e mbjelljeve zëvendësuese.

7. Rreziku nga tërmeti

-Të kryejë sondazhe dhe studime në terren për vlerësimin e rreziqeve nga tërmetet, përmytjet dhe erozioni;

-Të kryejë studime të mëtejshme për vlerësimin e rrezikut nga lëngështimi i tokës (nga tërmetet); dhe

Të garantojë se Projekti do të projektohet dhe ndërtohet për trajtimin e këtyre rreziqeve.

8. Planifikimi dhe reagimi në raste emergjencash

-Të përgatisë një Plan për Reagimin dhe Gatishmërinë në Raste Emergjencash për funksionimin e terminalit për trajtimin e të gjitha incidenteve të parashikueshme, duke përfshirë zjarrin, shpërthimin, aksidentet rrugore, tërmetin dhe rreziqe të tjera. Plani duhet të shqyrtojë kufizimet ndaj materialeve, për shembull lëndë plasëse, gaze etj.

-Të përgatisë planin në konsultim me shërbimet lokale të emergjencave dhe të përfshijë planet për parandalimin, përgatitjen dhe reagimin ndaj emergjencave që prekin përdoruesit rrugorë (automjete dhe këmbësorë) dhe komunitetin. I gjithë informacioni i nevojshëm do t'i transmetohet përdoruesve rrugorë dhe komunitetit më të gjerë; dhe

-Të ndërmarrë një auditim për sigurinë rrugore nga një palë e tretë e kualifikuar e pavarur. Godina e Operacioneve duhet të projektohet për të përfshirë një sallë për ekipin e emergjencave dhe pajisjet përkatëse.

9. Manuali i Mbikëqyrjes dhe Operimit Mjedisor

- Përgatitja e një manuali të mbikëqyrjes dhe operimit mjedisor nga Kontraktorit për miratim nga Ministria e Transportit.

10. Zyra e Informacionit dhe e Ankesave

- Të krijojë një Zyrë Informacioni dhe Ankesash me personel të mirë-trajnuar, të aftë për trajtimin e ankesave, krizave ose konflikteve me banorët për shkak të problemeve nga ndikimet mjedisore.

11. Zhvendosja e shërbimeve publike

- Kryerja e përgatitjeve të plota dhe zhvillimi i studimeve në bashkëpunim me departamentet përkatëse;
- Duhet të krijohen skema të menaxhimit të trafikut; duhet të analizohen emergjenca të mundshme dhe masa lehtësuese.

12. Zbulimi dhe konsultimi i informacionit

- Të përgatisë informacion publik me rrugë të gjerë dhe skemë edukimi për informimin e komunitetit lokal si pjesë e PAGI-t (Planit të Angazhimit të Grupeve të Interesit).
- Të kryejë konsultime publike me banorët vendas për t'i informuar për aktivitetet e projektit dhe për marrjen e komenteve. Duhet të ndërtohen rrugë hyrëse të përkohshme para bllokimit të rrugëve të ndërtimit.
- Afishe/stenda informative, oraret e ndërtimit, linja telefonike për komentet dhe ankesat duhet të instalohen në sheshet e ndërtimit.

13. Bashkëpunim me Subjektet Shtetërore për monitorimin dhe kontrollin e aktivitetit brenda Zonës së Koncesionit.

14. Prezantim i standardeve mjedisore që duhet të respektohen nga të gjithë personat që operojnë brenda Zonës së Koncesionit.

15. Prezantim i planit të menaxhimit mjedisor për të verifikuar parashikimin e vlerësimit të ndikimeve mjedisore dhe për të përcaktuar performancën mjedisore dhe ndikimet në zonën përreth.

16. Përgatitje e një regjistri ligjor për leje dhe aprovime të lidhura me aspekte operationale, mjedisore dhe arkitekturore/projektimin.

17. Nxitje e ndërgjegjësimit mjedisor tek publiku i gjerë.

Zbatimi i PMM-së dhe rezultatet duhet të publikohen çdo vit nga Koncesionari në raportin mjedisor.

Realizimi dhe zbatimi i planit të menaxhimit mjedisor duhet të jetë në përputhje me kërkesat e brendshme rregullatore, kërkesat ndërkombëtare, praktikën më të mirë ndërkombëtare dhe Kërkesat e Huadhënësve.

OBJEKTI I PROJEKTIT

Objekti i projektit përshkruhet si “Zgjidhja 3” në dokumentin "Përshkrimi i Projektit" (zgjidhja pa parking nëntokësor) me përjashtim të godinave të mëposhtme:

- a) Qendra tregtare dhe kulturore;
- b) Kulla me ambiente zyrash, hotel dhe salla konferencash;
- c) Parkingu i makinave me shumë nivele;
- d) Motel;
- e) Stacioni i trenave-tramvajeve;
- f) Magazina e tramvajeve.

Projektimi i Terminalit duhet të garantojë funksionalitetin e plotë të Terminalit nëpërmjet vetëm ndërtimit dhe aktivizimit të godinave dhe ambienteve të mëposhtme:

1. Hyrjes në Terminal me sheshrotullim në SH1 (Rruga Kastrioti);
2. Rrugët qarkulluese të Terminalit me zbritjen dhe marrjeve e pasagjerëve;
3. Parkingu e autobusëve, furgona-taksi dhe taksive;
4. Godinave të udhëtarëve;
5. Urave të këmbësorëve;
6. Garazhit të autobusëve dhe stacionit të shërbimit të karburantit;
7. Hapësirës publike;
8. Lehtësimit mjedisor.

Një listë e plotë e të gjitha përdorimeve në godinat e përfshira në Detyrën 4 ndodhet në Zgjidhjen 3 të Përshkrimit të Projektit.

