



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
AUTORITETI RRUGOR SHQIPTAR

TERMA REFERENCE

PËR OBJEKTIN:

Emergjencë: “Shembja në aksin rrugor Qafë Dushk – Sevaster në km8+500”
Kontratë me çelësa në dorë

TIRANË 2023

I. PËRSHKRIMI

Mbi problematikën në aksin Qafë Dushk – Sevaster në km8+500

Aksi rrugor Qafë Dushk – Sevaster në vitin 2013 i është nënshtruar një rikonstruksioni të thellë duke përfshirë edhe zgjerimin e tij përgjatë gjithë gjatësisë. Ky segment është pjesë përbërëse e aksit të vjetër rrugor ndërqytetës Vlorë – Tepelenë.

Për shkak të kushteve të vështira atmosferike dhe reshjeve me intensitet të lartë, në segmentin rrugor kombëtar Qafë Dushk – Sevaster, në km 8+500 të tij, pikërisht në zonën midis fshatit Vajzë dhe Ploçë, ka ndodhur një rrëshqitje masive e trupit të rrugës. Kjo rrëshqitje ka sjellë dëmtimin e pjesës së bankinës dhe shtresave e nënshtresave rrugore në një gjatësi rreth 90 m, duke ngushtuar pjesën kaluese në më pak se një korsi, me tendencë përkeqësimi. Si rezultat, rruga qarkullohet me vështirësi, prandaj është evident rreziku i ndodhjes së aksidenteve dhe ndërprerje të qarkullimit. Theksojmë se në këtë segment, rruga zhvillohet me kthesa dhe terreni është shumë i thyer.

Formacioni gjeologjik i segmentit rrugor ku ka ndodhur rrëshqitja është flishor. Ky terren bëhet shumë i paqëndrueshëm sidomos në stinën e dimrit ku ujrat sipërfaqësor dhe ato nëntokësor përjetojnë këtë formacion. Në të vërehen rrëshqitje të skarpave në të dy anët e rrugës kryesisht nga ujrat filtrues nëntokësor.

Ky segment rrugor, është pjesë e kontratës “Mirëmbajtje rutinë me performancë rruga Tepelenë - Dukaj + rruga K/Salari - Sevaster + rruga Sevaster - Qafë Dushk + rruga Sevaster - Kalivaç + rruga Peshkëpi - Gjorm”, që Drejtoria e Rajonit Jugor Gjirokastër ka lidhur me kontraktorin e mirëmbajtjes. Pas rrëshqitjes së ndodhur, kontraktori i mirëmbajtjes ka marrë masa për kufizimin e zonës së rrëshqitjes, duke vendosur sinjalistikë kufizuese.

Gjatë mirëmbajtjes në këto zona janë kryer vetëm disa ndërhyrje brenda sferës së kontratës kryesisht në mirëmbajtjen rutinë.

Në progresivin 8+500 nga vendi i quajtur Qafë Dushk, rezulton se ka ndodhur shembja e trupit të rrugës me gjatësi afërsisht 90m, (gjysma e trupit të rrugës në të majtë). Qarkullimi i mjeteve bëhet në gjysmën tjetër të trupit të rrugës duke krijuar vështirësi në qarkullim.



Në krahun e djathtë është kanal dheu i hapur ku ujrë sipërfaqësor duke mos patur tombino në afërsi të kësaj rrëshqitje, kanë depërtuar nën trupin e rrugës deri në nënshtresa duke filtruar materialin e imët në një gjatësi rreth 30m nga trupi i rrugës në një thellësi rreth 9m. Në shpatin e rrugës në të djathtë nuk ka rrjedhje të materialeve pasi ky shpat është i pyllëzuar por ka rrjedhje të ujërave sipërfaqësore nga ky shpat.







II. SISTEMI INSTITUCIONAL/LEGAL

Ministria e Infrastrukturës dhe e Energjisë (MIE) është mbikqyrësja kryesore për Transportin Rrugor në Shqipëri. MIE, nëpërmjet ARRSH-së, menaxhon sektorin e Transportit Rrugor për rrjetin rrugor kombëtar.

Sistemi legjislativ aktual bazohet në akte ligjore kryesore dhe nën akte:

- Ligji për ARRSH nr. 10164/2009.
- Ligji për Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë nr. 8378/1998 *në të cilin përcaktohen kategoritë e rrugës, institucionet përgjegjëse për kontrollin e rrugëve, maksimumi i lejuar i dimensioneve dhe peshës së lejuar të mjetit.*
- Ligji nr. 10431, dt 09.06.2011: "*Për mbrojtjen e Mjedisit*".
- Ligji nr. 10440, dt. 07.07.2011: "*Për vlerësimin e ndikimit në mjedis*" dhe aktet nënligjore që rrjedhin nga ky ligj.
- Vendimi i K.M nr. 153/2000 për *Aplikimin e Rregullores dhe Implementimin e Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë.*
- Udhëzim i MPPT nr.9, datë 3.07.2012: "*Mbi auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore*" dhe "*Udhëzuesi i Auditimit të sigurisë rrugore*".
- *Konventa e shenjave dhe sinjaleve rrugore Vjenë*, 8 Nëntor 1968. Republika e Shqipërisë ka miratuar aderimin në këtë Konvente me Ligjin nr.9142, datë 16.10.2003, dhe Konventa është e vlefshme nga 6 shkurt 2004.
- *Marrëveshja Evropiane për arteriet kryesore të trafikut ndërkombëtar (AGR)*. Republika e Shqipërisë ka miratuar aderimin në këtë Marrëveshje me Ligjin nr.9511, datë 10.04.2006.

III. OBJEKTIVI I STUDIMIT

- **Objektivi i përgjithshëm** i këtij studimi është:
Stabilizimi i shembjes së rrugës në këtë zonë dhe kthimi në normalitet i këtij segmenti rrugor duke përmirësuar ndjeshëm sigurinë rrugore dhe qarkullimin e mjeteve.
- **Objektivi kryesor** është:
Hartimi i projektit për eliminimin e problematikës në këtë segment rrugor, pasi kemi të bëjmë me një problematikë të re, të pa parashikuar nga projekti i vitit 2013. Studimi duhet të përfshijë të dhëna të nevojshme gjeologjike, hidrologjike, e gjeoteknike për dhënie të masave inxhinierike për stabilizimin e qëndrueshmërisë së trupit të rrugës në kushtet aktuale të dëmtimit të këtij aksi rrugor.
- **Objektivat specifike:**
Bazuar në gjëndjen aktuale të zonës në studim, do të hartohet projekti për marrjen e masave inxhinierike të stabilizimit të qëndrueshmërisë së trupit të rrugës ku do të përfshihen dhe zërat e punimeve si më poshtë:

- Skarifikimin e komplet shtresave të dëmtuara.



- Ndërtimi i nënshtresave dhe shtresave rrugore të reja.
- Disiplinimi i ujrave sipërfaqësore si dhe ujrave që vijnë nga shpati.
- Marrja e masave inxhinierike në këtë segment rrugor.
- Prgatitja e projektit të zbatimit duke përfshirë: *Studimin gjeoteknik, hidrogeologjik, llogaritjet gjeoteknike, teknike, ekonomike, sistemimin e ujërave sipërfaqësore, projektimin e llogaritjen e strukturave mbajtëse.*
- Plotësimin e projektit me elementet e domosdoshëm të sigurisë rrugore, përfshirë dhe sinjalistikën përkatëse, horizontale dhe vertikale duke e bërë këtë segment rrugor të sigurt në qarkullim.
- Llogaritjen e kostos së ndërtimit.

IV. SUPOZIME DHE RISQET

- **Supozimet kryesore të ndërhyrjeve në projekt.**

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

- Bashkëpunimi në kohë i Autoritetit Kontraktual me stafin projektues për finalizimin e projektit.
- Standartet e përdorura për realizimin e projektit.
- Saktësia e testimeve në terren dhe në zyrë.
- Përzgjedhja e një stafi kompetent me njohuri të plota në këtë fushë.
- Përzgjedhja e një stafi të mjaftueshëm për menaxhimin e projektit nga ana e Autoritetit Rrugor Shqiptar.

- **Rreziqet**

- Kualifikimi i stafit projektues.
- Saktësimi i sipërfaqeve që kanë humbur stabilitetin.
- Cilësia e informacionit referues, të dhënat gjeologjike, hidrologjike,
- Cilësia e hartave e informacionit referues.
- Implemetimi i drejtë dhe i saktë i standarteve referues.
- Cilësia e studimeve që do të kryhen në terren.
- Saktësia e llogaritjeve gjeoteknike e konstruktive.

V. DOKUMENTA TË VLEFSHME REFERUESE

- Standartet Shqiptare të projektimit dhe të zbatimit të rrugëve, eurocode, harta të ndryshme Gjeologjike dhe Hidrogeologjike që do të mund të ndihmojnë për studimin.
- Literaturë në fushën e gjeoteknikës si dhe realizimi masave inxhinierike në rastet e humbjes së stabilitetit të trupit të rrugës.
- Studimet gjeologjike të kryera për realizimin e projektit si dhe gjatë zbatimit për ndërtimin e segmentit rrugor Qafë Dushk – Sevaster (aksi rrugor Vlorë – Tepelenë, Lot 2)



- Studime të ndryshme të kryera më parë për këtë zonë, si një zonë me një perspektivë turistike.

VI. QËLLIMI I PUNËS

- **Përshkrimi i detyrave**

Shërbimi i konsulencës do të përfshijë por jo të limitohet :

- Të kryejë studimin e plotë gjeologjik e gjeoteknik të zonës ku ka ndodhur destabiliteti për të përcaktuar alternativën më të mirë të stabilizimit të kësaj zone.
- Të realizoj një projekt të plotë e të saktë të masave inxhinierike për stabilizimin e kësaj zone duke paraqitur zgjidhjen e problematikës së shfaqur.
- Identifikimi i pasojave ekonomike dhe mjedisore.
- Kursimi i kohës së përgatitjes së drafteve duke i trajtuar në mënyrën e duhur çështjet kryesore duke shmangur kështu nevojën për rishkrimin apo plotësimin e tyre.
- Rishikimi dhe vlerësimi i të dhënave ekzistuese, informacioneve, fotografimeve, hartave dhe të njohurive mbi fushat kryesore të cilat përftohen gjatë punës në zyrë si dhe gjatë kryerjes së vizitave të detyrueshme në zonë nga grupi projektues.
- Analizimi i informacionit të mbledhur për të gjitha fushat kryesore (mjedisin, gjeologjinë, topografinë, etj.).
- Kryerja e vëzhgimeve suplementare që nevojiten për të plotësuar boshllëqet në informacionin që kërkohet për marrjen e vendimeve të sakta.
- Trajtimi i projektit nga pikëpamja inxhinierike, gjeoteknike, mjedisore, ekonomike, etj.
- Vlerësimi dhe paraqitja e zgjidhjes
- Hartimi i analizës së kostove dhe përfitimeve për zgjidhjen e paraqitur .
- Paraqitja e një programi për realizimin e projektit të detajuar teknik, dhe ndërtimin e veprës.
- Dhënia e rekomandimeve.
- Analizimi rreziqeve që mund të ndodhin nga realizimi i tij.
- Analizimi i ndikimeve pozitive dhe negative të terrenit.
- Realizimi sa më i saktë dhe me vlere ekonomike sa më të ulët.
- Përgatitja e një përshkrimi teknik të projektit.

- **Veprimet specifike**

- **Studimi gjeologo-gjeoteknik**

Për realizimin e projektit për marrjen e masave inxhinierike në stabilizimin e



qëndrueshmërisë së shpatit që përshkruhet nga ky segment rrugor, duhet që studimi gjeogjik të realizohet sipas kategorisë II & III të studimit gjeologjik të përcaktuar në EUROCODE. Për studimin gjeologjik është e rekomandueshme të përdoren dokumentat si më poshtë:

- Hartat topografike.
- Harta të vjetra të zonës që përshkruajnë historikun e ndërhyrjeve të mëparshme në zonë.
- Harta dhe përshkrimet gjeologjike.
- Harta dhe përshkrimet hidrogjeologjike.
- Hetimet e mëparshme gjeologjike në vend dhe rreth saj.
- Kushtet klimaterike lokale.

Konsulenti duke u bazuar në standarte Shqiptare e në Eurocode duhet të pregatisë programin e studimeve dhe testimeve ku të përcaktoj distancat dhe thellësitë minimale që duhet të ketë studimi (sondë ose gropa studimi), monitorimin e ujërave nëntokësor testet e rekomandueshme si dhe programimin për numrin e testeve dhe llojin e tyre.

Në studimin gjeogjik do të përfshihet investigimi i terrenit në zonën ku ka ndodhur humbja e qëndrueshmërisë si dhe zonën rreth saj të cilat mund të kenë ndikim të rëndësishëm në qëndrueshmërinë e zonës. Për përcaktimin e distancave dhe thellësive të investigimeve si orientim do të jenë rekomandimet e dhëna në standardet "Eurocode", por nga problematikat në terren mund të jetë e nevojshme që të bëhen ndryshime.

Investigimet gjeologjike duhet të planifikohen në mënyrë të tillë që të dhënat e marra nga ky studim:

- të vlerësojnë stabilitetin e përgjithshëm të zonës dhe zonave rreth saj.
- të vlerësojnë pozicionimin e përshtatshëm të strukturave mbajtëse.
- të vlerësojnë efektet e mundshme që punimet e propozuara kanë ndaj trupit të rrugës, skarpatave e shpateve që janë pranë.
- Të vlerësojnë ruajtjen e trupit të rrugës i cili është i padëmtuar.

Investigimet e terrenit duhet të kryhen në pikat që përfaqësojnë ndryshimet në kushtet tokësore (dhera, shkëmb), dhe ujërave nëntokësor. Këto do të kryhen në varësi të kërkesës së konstruktorit. Investigimi duhet të përmbajë teste që do të kryhen në terren dhe laborator. Testet e mundshme që rekomandohen të kryhen metodat gjeofizike në terren (CPT, SPT, CPTU, DTM, PIASTRA etj). Investigimi në terren duhet të krahasohet me të dhënat e marra në laborator. Nga kampionet e marrë nga shpimet me sonda apo gropa studimi do të realizohen dhe testet laboratorike të domosdoshëm për përcaktimin e veçorive fiziko-mekanike të terrenit.

Në kompletimin e testeve të investigimit në terren dhe laborator të dhënat do të kalojnë në raportin final të studimit.

Këto investigime do të japin të dhënat e tokës në lidhje me:

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

Në raportin e studimit gjeologjik e llogaritjet gjeoteknike duhet të përfshihet qëllimi dhe fusha e studimit duke dhënë :

- Një përshkrim të vendndodhjes së zonës së bashku me strukturat e propozuara.
- Një informacion për zonën e investigimit dhe zonat përreth.
- Gjeologjinë.
- Hidrogjeologjinë.
- Monitorimin e ujërave nëntokësor.
- Sjelljen e strukturave fqinje.
- Zonat e pastabilizuara.
- Vështirësitë gjatë gërmimeve.
- Informacione për sizmicitetin.
- Dokumentacionin për investigimet në terren (sondë, gropa studimi) ku të jepen: vendi, data, metodat, standartet dhe rezultatet.
- Përshkrimet e hollësishme të të gjitha shtresave duke dhënë vetitë e tyre fiziko-mekanike (të dhënat e shtresave të jepen në formë tabelare dhe grafike).
- Dokumentacioni për kryerjen e testeve (terren dhe laborator) ku të jepen: vendi, data, standartet e përdorura, rezultatet duke i dhënë një konsideratë të veçantë rezultateve anormale.
- Identifikimi i zonave të dobëta (dallimi në parametra gjeoteknik, vendndodhja) si dhe rekomandimet përkatëse.
- Analiza e stabilitetit të zonës.
- Metodat llogaritëse, tipet, thellësitë e zhytjeve të strukturave kapaciteti mbajtës i terrenit (dhe', shkëmb) për vendosjen e themeleve të strukturave, llogaritja e uljeve (strukturë ,mbushje).
- Për çdo strukturë duhet të jepet i ndarë studimi gjeologji e llogaritjet gjeoteknike (llogaritje, standarti, testet, foto etj).
- Në raport do të jepen komente dhe rekomandime;
- Në raport do të shprehet literatura e përdorur.

• **Projekt-Zbatimi**

Në bazë të studimeve të larpërmendura do të realizohet dhe zgjidhja e dhënies së masave inxhinierike për stabilizimin e qëndrueshmërisë së trupit të rrugës dhe shpateve për këtë konsulentin duhet të përgatisë projektin vizatimet dhe vlerësimin e kostos në detajimeve të nevojshme, specifikimeve teknike, llogaritjet konstruktive etj.

Në këtë dokumentacion do të përfshihet puna e plotë, strukturore, detaje të projektimit dhe vizatime për të gjitha komponentët e punës në detaje të mjaftueshme për realizimin e projektit pa nevojën e modifikimeve të mëvonshme.

➤ **Projektimi strukturave mbajtëse dhe drenuese**

Në mënyrë sa më të mundshme, strukturat mbajtëse duhet të projektohen në



mënyrë të tillë që të tregojnë dukshëm gjendjen kufitare. Ato duhet të projektohen kundrejt shkatërrime të papritura pa dhënë më parë deformime.

Metodat e projektimit dhe vlerat që do të merren në konsideratë për projektim duhet të ndalojnë shkatërrimet e strukturave ngjitur. Projektimi i strukturave mbajtëse duhet të marrë parasysh:

- Kriteret e fortësisë, shërbimit, ndërtimit, ekonomikë duke përfshirë dhe ofrimin e mbështetjeve të përkohshëm në anë të gërmimeve.
- Ndryshimet në presionin dhe lëvizjet tokësore të shkaktuara nga struktura (gërmimi dhe ndërtimi).
- Prishja e strukturës së tokës për shkak të punimeve operacionale (sonda testet in-situ).
- Kërkesat e nevojshme për largimin e ujërave pranë strukturës së përfunduar.
- Zbatueshmëria e ndërtimit të strukturës duke marrë parasysh presionet e ujit, rrëzim të skarpave të krijuara etj.
- Qëndrueshmërinë e komponenteve strukturore.
- Karakteristikat e materialeve që do të përdoren.
- Akses për mirëmbajtjen e strukturave dhe sistemit të drenimit.

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

Për strukturat drenuese kriteri i përgjithshëm për projektim dhe ndërtimin e sistemeve sipërfaqësore dhe të thella drenuese është largimi i ujrave nga akumulimi i tyre në trupin e rrugës.

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

➤ **Hartimi dhe Vlerësimi i kostos**

Projekti i plote i zbatimit do të behet nga konsulentin (kontraktori) dhe miratohet nga Autoriteti kontraktor (ARRSH) pas nënshkrimit të kontratës. Bazuar VKM –në Nr 914, dt 29.12.2014 “Rregullat e prokurimit publik” e ndryshuar kjo kontratë do të trajtohet si një kontratë me çelës 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 detyrimet fiskale në fuqi.

➤ **Përgatitja e Specifikimeve Teknike .**

Paraqitja e specifikimeve teknike me hollësi të mjaftueshme bën të mundur një

zbatim të suksesshëm të projektit. Në hartimin e tyre duhet të kihet parasysh fakti që sa më të hollësishme të bëhen specifikimet teknike aq më i qartë, më i lehtë dhe më cilësor bëhet zbatimi i tij. Materiali duhet të përfshijë, mënyrat e realizimit të gjithë zërave të punimeve sipas standarteve të përcaktuara dhe të përdorura gjatë fazave të projektit. Për materialet që do të përdoren në projekt do të jepen veçoritë fiziko-mekanike. Do të pasqyrohet një program i monitorimit të punimeve dhe materialeve të përdorura në objekt.

➤ **Vizatimet dhe Standarti i projektit**

Të gjitha planet do të përgatiten në përputhje me standardet e pranueshme Europiane. Vizatimet do të përgatitet duke përdorur një program CAD tilla si AutoCAD, dhe do të paraqitet në formatin standard A3, A1 dhe në format elektronik. Vizatimet do të përfshijnë si në vijim:

Nr	Përshkrimi i Vizatimit	Shkalla
1	Planimetri e segmentit rrugor	1:1 000
2	Profili gjatësor	1:1000;1:100
3	Profilat tërthore	1:200
4	Profilat tërthore tip	1:100
5	Gjeologjia	
6	Planimetria e konturit të rrëshqitjes	1:1000
7	Profili gjatësor gjeologjik	1:1000;1:100
8	Profila tërthore gjeologjike	1:100
9	Strukturat	
12	Detaje të ndryshme	variabel
13	Planimetria dhe profilet e sistemit të drenimit	1:1000 1:100
14	Vizatimet e hollësishme për urat, tombinot	1:50
15	Vizatimet e hollësishme të mureve mbajtëse (së bashku me përforcimet)	1:25 - 1:50
16	Harta hidrologjike e rishikuar (ku tregohen rrjedhat ujore)	1:1,000

➤ **Plan menaxhimi i trafikut**

Konsulenti duhet të përgatisë një plan menaxhimi të trafikut përgjatë gjithë kohës së punimeve në rrugë si dhe krah saj.

VII. MANAXHIMI I PROJEKTIT

Autoriteti përgjegjës për menaxhimin e projektit është ARRSH me strukturat e saj përkatëse.



VIII. KOHA E PËRGATJTJES SË PROJEKTIT DHE RAPORTIMI

- Materialet do dorëzohen në rrugë zyrtare shoqëruar me fletë inventari. Ato duhet të jenë të firmosura në origjinal nga projektuesit.
- Materiali do të pregatitet në gjuhën shqip.
- Materiali grafik duhet të jetë në format A3.
- Vizatimet në formë dixhitale të jenë "vizatim.dëg".
- Raportet teknike të çdo studimi si dhe raporti teknik përmbledhës në format A4.
- Në CD një kopje e të gjithë materialit të jetë format (materiali.pdf).

IX. MONITORIMI DHE ZHVILLIMI

• Përcaktimi i treguesve

Projekti do të përfundoj në kohë, brenda buxhetit dhe në përputhje me kërkesat e cilësisë dhe plotësimin e standarteve.

• Kërkesat speciale

- Vazhdim të situatave të qëndrueshme dhe angazhim të fortë politik.
- Procedura dhe struktura të përshtatshme dhe efikase për zbatimin e projektit.
- Përshtatshmëri të strukturave organizative të menaxhimit të brendshëm të ARRSH-se.
- Përshtatshmëritë e fuqisë punëtore.
- Përshtatshmëritë e burimeve të konsulentit.
- Pajisje të përshtatshme për realizimin e projektit.

X. KËRKESAT PËR NDËRTIMIN E OBJEKTIT

Bazë për fazën e ndërtimit të objektit : **Emergjencë, “Shembja në aksin rrugor Qafë Dushk – Sevaster në km8+500” Kontratë me çelësa në dorë** do të shërbejë Rregulli Teknik për Ndërtimin e Rrugëve (RrTNRr, 2015), sipas:

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

Në çdo rast të dhënat gjeometrike do t'i përgjigjen atyre të rrugës ekzistuese Vlorë-Tepelenë.

Pregatitja e metodologjisë përfundimtare të punimeve të ndërtimit



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

Në këtë fazë gjithashtu kontraktori (konsulenti) do të përshkruajë dhe punimet ndihmëse, te masave per devijimin e pjesshëm të trafikut apo të tjera që dalin gjatë ndërtimit të veprës. Kontraktori (Konsulenti), do të përshkruajë në mënyre të veçanë dhe masat e marra në menaxhimin e trafikut, aplikimin e skemave të përkohshme, sigurinë rrugore përfshirë dhe sinjalistikën.

XI. FAZAT, AFATET DHE MIRATIMET

• Fazat

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

➤ Projekti

- Projekti i zbatimit për të gjithë segmentin: 1 muaj

➤ Organizimi i Kantjerit

- Ndërtimi sipas projektit 2 muaj
- Monitorimi dhe garancia e difekteve 24 muaj

Të gjitha fazat do të kontrollohen dhe miratohen nga ARrSh. Kontraktori (Konsulenti) në fund të çdo faze 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

Të gjitha fazat do të kontrollohen dhe miratohen nga ARrSh. Kontraktori (Konsulenti) në fund të çdo faze 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.