



BASHKIA VORË

MIRATOI

KRYETARI I BASHKISË VORË
Z. HEKURAN BRAHIMAJ



PLANI I DETYRUAR VENDOR

për Zonën 1 të zhvillimit
Njësia Administrative Vorë
Bashkia Vorë

Hartoi
Studio B&L

STUDIO B & L
Sh p k
Tiranë · Albania

18 / 08 / 2020

Bashkia Vorë

RAPORT

Plani i Detyruar Vendor
për Zonën 1 të zhvillimit, Njësia administrative Vorë, Bashkia Vorë

Studio B&L

me

Rossana Atena dhe Marco Sardella

(~~EDNA BUETA~~)

STUDIO B & L
Sh p k
Tiranë Albania

Mars - Gusht 2020

Plani i Detyruar Vendor për Zonat e Reja të Zhvillimit, ZONA 1, Njësia administrative
Vorë, Bashkia Vorë

Përgatitur nga:

Studio B&L

Ermal Bleta

Doriana Bozgo Bleta

Roland Lika

Saimir Duçellari

Juela Guri

Klaidi Marku

Mita Ekonomi

me Rossana Atena dhe Marco Sardella

Kontakt: studio@arkitekt-bl.com

FAZA 3 | PLANI I DETAJUAR I ZHVILLIMIT DHE RREGULLORJA E DETAJUAR E PLANIT

PASQYRA E LËNDËS

1		ANALIZA TERRITORIALE	13
1.1		Analiza e dokumenteve dhe legjislacionit për territorin e zonës për PDyV	15
1.1.1		Vizioni për zhvillimin territorial të bashkisë sipas PPV Vorë	16
1.1.2		Baza Ligjore Referuese	16
1.2		Analiza e përgjithshme e territorit	19
1.2.1		Analiza e pozicionit të zonës së re për zhvillim	19
1.2.2		Kushtet e veçanta gjeografike dhe mjedisore	19
1.2.3		Analiza mjedisore	22
1.3		Analiza e kushtëzimeve specifike sektoriale dhe e elementeve përjashtuese të zhvillimit	22
1.4		Analiza e gjendjes ekzistuese të përorimit të tokës dhe infrastrukturave	23
1.4.1		Sistemi Urban	23
1.4.2		Sistemi Infrastrukturor	27
1.4.3		Gjeologjia, Hidrografia dhe Sizmika e terrenit	31
1.5		Analiza e marrëdhënieve të pronësisë mbi tokën	31
1.5.1		Identifikimi i pronave publike/shtetërore/lokale	31
1.5.2		Raporti i pronësisë publike-private	33
1.5.3		Mënyra e përdorimit të pronave publike deri më sot dhe potencialet e së ardhmes	33
1.5.4		Konfliktet e pronësisë dhe informaliteti	35
1.6		Analiza e dëmit të shkaktuar nga tërmeti dhe nevojave për akomodim	35
1.6.1		Të dhënat për objektet e dëmtuara	35
1.6.2		Të dhënat për familjet e pastreha, si rezultat i tërmetit	37
1.6.3		Të dhënat për nevoja për infrastrukturë publike/sociale ndihmëse	38
2		STRATEGJIA TERRITORIALE	41
2.1		Parashikimet e detyrueshme që rrjedhin nga PPV-ja dhe plane të tjera në fuqi apo proces miratimi, të cilat ndikojnë në territor	43
2.1.1		Parashikimet që rrjedhin nga Plani i Përgjithshëm Vendor, Bashkia Vorë	43
2.1.2		Parashikimet që rrjedhin nga Plani i Përgjithshëm Kombëtar	53

4.4.4	Energjia Elektrike	112
4.4.5	Mbeturinat shtëpiake	112
4.5	Rregullat për largesat, përcaktimi i vijës së kuqe	112
4.5.1	Largesat	112
4.5.2	Vija e ndërtimit	113
4.5.3	Lartësia e strukturave	113
4.5.4	Vazhdimësia e faqeve kallkan	114
4.5.5	Parkimet	115
4.6	Regullat e mbrojtjes së mjedisit dhe peizazhit	116
4.6.1	Administrimi i Mbetjeve	118
4.6.2	Mbrojtja nga përmytjet	118
4.6.3	Sistemi ekologjik dhe mbrojtja	119
4.7	Rregullat arkitektonike	119
4.8	Rregullat për përshtatjen e hapësirave për personat me aftësi të kufizuara	120

1 ANALIZA TERRITORIALE

1.1 Analiza e dokumenteve dhe legjislacionit për territorin e zonës për PDyV

Bazuar në Aktin Normativ Nr. 9, datë 16.12.2019, i cili ka për qëllim përballimin e pasojave të fatkeqësive natyrore që ndodhin në një pjesë ose në të gjithë territorin e Republikës së Shqipërisë, “Plan i Detyruar Vendor” është dokumenti i planifikimit që hartojnë njësitet e vetëqeverisjes vendore dhe autoritetet përgjegjëse, sipas rastit, për përballimin e pasojave të fatkeqësisë natyrore dhe, kur çmohet e nevojshme, për të garantuar sigurinë e jetës dhe të shëndetit, që përcakton kushtet për zhvillim të detyruar, si dhe zhvillimin e zonave të reja.

Sipas këtij Akti Normativ, parimet e përgjithshme të rindërtimit janë:

- Përmirësimi i kushteve të jetesës dhe shëndetit;
- Parimi i zhvillimit të qëndrueshëm;
- Parimi i strehimit të përshtatshëm;
- Parimi i trajtimit të barabartë të shtetasve;
- Parimi i informimit dhe transparencës;
- Parimi i kontrollit dhe përgjegjshmërisë në përdorimin e fondeve.

Me Vendim të Këshillit të Ministrave Nr. 66, datë 29.1.2020, “Për shpalljen e zonës së re për zhvillim në Njësinë Administrative Vorë, Bashkia Vorë, dhe caktimin e Fondit Shqiptar të Zhvillimit si njësi zbatuese”, Vora u shpall si zonë e përshtatshme për zhvillimin e detyruar.

Referuar dokumentacionit të vënë në dispozicion nga AKPT dhe Bashkia Vorë, zona subjekt i Planit të Detyruar Vendor ka sipërfaqe rreth 10 ha, gjendet në Njësinë Administrative Vorë dhe përfshin qendrën e njësisë. Për shkak se qyteza e Vorës ka mungesë të hapësirave për zgjerim të zonës urbane, bashkia ka propozuar rindërtimin e objekteve të dëmtuara në po të njëjtën hapësirë, duke krijuar kështu edhe mundësinë për rikuperim të hapësirave dhe rigjenerim urban të qendrës së qytezës. Përveç banesave kolektive e individuale të dëmtuara, Zona 1 përmban edhe hapësira publike dhe infrastrukturë sociale të dëmtuar, si godinën e administratës së bashkisë dhe objekte arsimore, cilësuar si më poshtë:

- banesa kolektive për strehimin e 358 + familjeve;
- rindërtimin e infrastrukturës publike (Kopshti “Muçaj” dhe Godina e Bashkisë Vorë).

1.1.1 Vizioni për zhvillimin territorial të bashkisë sipas PPV Vorë

Vizioni për zhvillimin territorial të Bashkisë Vorë bazohet në strategjinë territoriale përcaktuar më parë për një rajon më të gjerë – konsolidimin e gjashtë peizazheve që kompozojnë territorin e rajonit dhe projekteve të tyre – sipas kushteve specifike, që kërkon secili nga këta peizazhe, brenda territorit të bashkisë. Pesë nga gjashtë peizazhet mund të gjenden brenda kufijve administrative të Bashkisë së Vorës dhe midis tyre Peizazhi i Formuar Urban, Peizazhi Kodrinor dhe Peizazhi i Korridorit kanë afërsi dhe ndërveprim direkt me zonën e përcaktuar për hartimin e PDyV-së.

Secili prej këtyre peizazheve është rezultat i ballafaqimit dhe kompozimit të elementeve të ndryshëm të veçantë, që u takojnë pesë sistemeve territoriale.

1.1.2 Baza Ligjore Referuese

Hartimi i dokumentit të Planit të Detyruar Vendor është bazuar në legjislacionin si më poshtë:

Legjislacioni në Projektim, Planifikim dhe Zhvillim

- Ligj Nr. 107/2014, “Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit”
- Ligj Nr. 116/2016, “Për performancën e energjisë së ndërtesave”
- Ligj Nr. 8378, datë 22.7.1998, “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë”
- VKM Nr. 5, datë 6.1.2020, “Për përcaktimin e rregullave dhe të procedurave për përfitimet nga programi i granteve të rindërtimit dhe projektet model”
- VKM Nr. 7, datë 6.1.2020, “Për kushtet dhe procedurën për shpronësimet dhe/ose shkëmbimin e pronës, për interes publik, në funksion të procesit të rindërtimit”
- VKM Nr. 9, datë 10.1.2020, “Për caktimin e njësive zbatuese për hartimin e Planeve të Detyruara Vendore dhe financimin e tyre nga fondi për rindërtimin, miratuar në buxhetin e vitit 2020”
- VKM Nr. 66, datë 29.1.2020, “Për shpalljen e zonës së re për zhvillim në Njësinë Administrative Vorë, Bashkia Vorë, dhe caktimin e Fondit Shqiptar të Zhvillimit si njësi zbatuese”
- VKM Nr. 159, datë 1.3.2017, “Për miratimin e standardeve të projektimit të kopshëve”
- VKM Nr. 319, datë 12.4.2017, “Për miratimin e standardeve të projektimit të shkollave”

- VKM Nr. 408, datë 13.5.2015, “Për miratimin e rregullores së zhvillimit të territorit”
- VKM Nr. 530, datë 20.7.2016, “Për miratimin e standardeve të projektimit të çerdheve”
- VKM Nr. 626, datë 15.7.2015, “Për miratimin e normativave të projektimit të bane-save”
- VKM Nr. 628, datë 15.7.2015, “Për miratimin e Rregullave Teknike të Projektimit dhe Ndërtimit të Rrugëve”
- VKM Nr. 686, datë 22.11.2017, “Për miratimin e rregullores së planifikimit të territorit”
- VKM Nr. 796, datë 11.12.2019, për një ndryshim në vendimin nr. 408, datë 13.5.2015, të Këshillit të Ministrave, “Për miratimin e rregullores së zhvillimit të territorit”, të ndryshuar
- VKM Nr. 887, datë 24.12.2019, “Për përcaktimin e rregullave dhe të procedurës së përshpejtuar për hartimin dhe miratimin e planit të detyruar vendor, si dhe procedurës së miratimit të lejeve të zhvillimit/ndërtimit, në rastet e fatkeqësisë natyrore”
- VKM Nr. 1096 datë 28.12.2015, “Për miratimin e rregullave, kushteve e procedurave për përdorimin dhe menaxhimin e hapësirës publike”
- VKM Nr., datë 2019, “Për normat e strehimit, si dhe kushtet e standardet për banesat sociale me qira që blihen në treg dhe banesat me kosto të ulët”
- Akt Normativ Nr. 9, datë 16.12.2019, ”Për përballimin e pasojave të fatkeqësisë natyrore”
- Vendim Nr. 6, datë 16.12.2019, “Për menaxhimin e mbetjeve të krijuara nga tërmeti i datës 26 Nëntor”

Kontrolli dhe disiplinimi i punimeve të ndërtimit

- Ligj Nr. 9290, datë 7.10.2004, “Për produktet e ndërtimit”
- VKM Nr. 68, datë 15.2.2001, “Për miratimin e standardeve dhe të kushteve teknike të projektimit dhe të zbatimit të punimeve të ndërtimit”

Legjislacioni për Banesat Sociale

- Ligji Nr. 22/2018, “Për strehimin social”
- VKM Nr. 405, datë 1.6.2016, “Për miratimin e strategjisë së strehimit social 2016-2025”

-  Zona 1
-  Pleistocene - Holocene Mixed alluvial/proluvial sediments: sands, gravels, silts
-  Messinian Sandstones, clays, evaporites
-  Tortonian Sandstones, clays, conglomerates and lithotamnic limestones
-  Stacion Treni
-  Fandi i Sigurimit te Detyrueshem te Kujdesit Shendetesor
-  Instituti i Sigurimeve Shoqërore
-  Kopësht
-  Sij kollë e mesme
-  Sij kollë 9-Vjeçare
-  Qendër Shëndetësore
-  Qendër për moshën e tretë
-  Bashkia
-  Stacion autobuzi
-  Zona sizmike MSK 7
-  Infrastruktura hekurudhore
-  Infrastruktura rrugore
-  Ndërtese
-  Perrua/Kanal
-  Rezervuar

1.2 Analiza e përgjithshme e territorit

1.2.1 Analiza e pozicionit të zonës së re për zhvillim

Zona e re për zhvillim ndodhet në qendrën e qytetit të Vorës, e kufizuar nga rrugët ekzistuese Rruga Unaza, Rruga Bashkia dhe autostrada SH2. Ajo është e vendosur në një pozicion mes i përgjatë autostradës SH2, që lidh Tiranën me Durrësin. Pavarësisht se për të tashmen, prania e autostradës SH2 paraqet në mënyrë të padiskutueshme një kërcënim për cilësinë e jetës në qytetin e Vorës, ky aks i fuqishëm transporti është gjithashtu një aset i rëndësishëm strategjik.

1.2.2 Kushtet e veçanta gjeografike dhe mjedisore

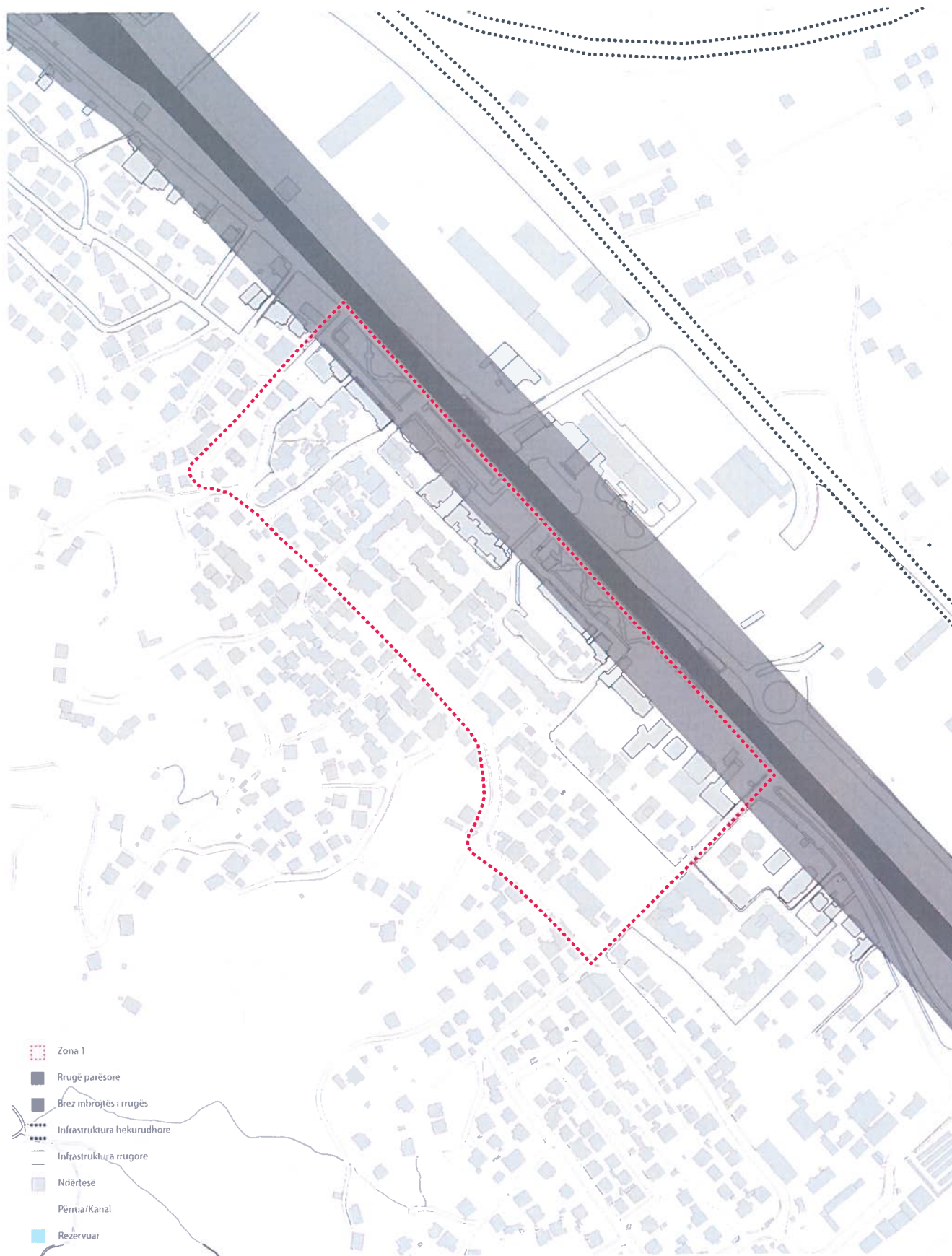
Në territorin e bashkisë Vorë tokat janë të larmishme dhe bimësia natyrore i përket shtresës së shkurreve Mesdhetare. Në shkallë territoriale gjenden elemente të rëndësishme dhe disa monumente natyrore, kulturore dhe zona pyjore si natyrore dhe artificiale që mund të gjenden në të tërë territorin e bashkisë. Këto mund të jenë vlerë e shtuar për projektin e ri urban të PDyV-së së zonës 1 në Vorë. Për shkak të shkallës së lartë të veprimtarisë njerëzore, zonave bujqësore, zonave të urbanizuara, si rezidenciale ashtu edhe industriale, peizazhet natyrore kanë pësuar transformim.

Përsa i përket klimës, territori i bashkisë Vorë bën pjesë në klimën mesdhetare me verë të gjatë dhe të nxehtë si dhe dimër të butë e të lagësht. Karakteristikat e kësaj zone klimatike janë të përcaktuara nga pozicioni klimatik i bashkisë, që përfshihet në një numër të lartë të orëve me diell, në vlerat e larta të rrezatimit diellor, në afërsinë me detin Adriatik, në një reliev të rrafshët dhe kodrinor, si dhe në masat e mira detare ajrore. Këto janë kushte shumë të mira të përgjithshme që kanë një impakt pozitiv në mjedisin gjeografik.

Për sa i përket gjeomorfologjisë, në këto zona ka disa fusha me origjinë aluviale. Disa nga këto fusha janë kthyer në zona industriale dhe përshkohen nga një serë kanalesh kulluese e vaditëse. Kodrat janë me shpate të buta dhe me lartësi 100-120 m. Lugina e përroit të Vorës, në përbërje ka shpate të buta dhe të qëndrueshme, por në disa zona të veçanta vërehen pjesë me qëndrueshmëri të dobët. Lugina e përroit të Vorës shtrihet nga Vora në drejtim të Perëndimit dhe bashkohet me luginën e lumit Erzen. Dukuritë më të dukshme gjeologjike dhe gjeodinamike që vërehen në këtë zonë janë:

- Dukuria e përjarrimit;
- Dukuria e erozionit;
- Dukuria e konsolidimit të depozitimeve aluvialo-lagunore, detare dhe kënetore;
- Dukuria e lëvizjes së mbulesës deluvialo-eluviale në shpatet e kodrave të Vorës.

(në faqen
paraardhëse)
Harta e
analizës së
përgjithshme
të territorit



Dukuria e përjimit është e dukshme tek formacionet rrënjësore, të cila përbëhen nga argjilite dhe alevrolite. Këto shkëmbinj janë depozitime të reja dhe me çimentim të dobët argjilor, që nën veprimin e agjenteve atmosferikë transformohen nga shkëmbinj të butë në dhera. Ky fenomen takohet në pjesën kodrinore të zonës (kodrat e Vorës); sigurisht, që një fenomen i tillë duhet patur parasysh në planifikimin e ndërtimeve të reja në këto zona.

Dukuria e erozionit është e dukshme në formacionet e përjruara të formacionit rrënjësor dhe në mbulesën deluvialo-eluviale gjatë zonës kodrinore. Rrymat e ujit në momentin e reshjeve masive gërryejnë mbulesën deluvialo-eluviale por edhe pjesën e përjruar të formacionit rrënjësor.

Dukuria e konsolidimit të depozitimeve aluviale-liqenore-kënetore-detare ka të bëjë me konsolidimin brenda një kohe të shkurtër dhe nën veprimin e ngarkesës të shtresave të rrës dhe të zhavoreve, të cilat janë pak (deri në mesatarisht) të konsoliduara. Ndërsa shtresat e argjilave dhe torfes konsolidohen nën veprimin e ngarkesave për një kohë relativisht të gjatë. Prania e lëndës organike e vështirëson dhe e zgjat kohën e konsolidimit, pasi lënda organike dekompozohet me kalimin e kohës dhe gjatë dekompozimit ajo e ndryshon volumin e saj duke sjellë ulje të menjëhershme, të cilat ndikojnë negativisht në qëndrueshmërinë e objekteve të vendosura mbi këto shtresa. Depozitime të tilla janë të pranishme në fushat e Vorës dhe kanë trashësi të madhe sidomos në qendër të këtyre fushave.

Si pasojë e dukurisë së lëvizjes së mbulesave deluvialo-eluviale në drejtim të rënies së relievit, këto depozitime shfaqin përbërje shtresash suargjilore dhe argjilore me përmbajtje lëndësh organike dhe copërash nga shkëmbi rrënjësor. Mbulesa deluvialo-eluviale është vendosur mbi formacionin rrënjësor. Meqenëse kodrat e zonës së Vorës kanë shpate të pjerrëta, mbulesa deluvialo-eluviale lëviz nga pikat me kuota më të larta në pikat me kuota më të ulta. Për këtë arsye, duhet treguar një vëmendje e veçantë për të vlerësuar qëndrueshmërinë natyrore të shpatit dhe qëndrueshmërinë mbasi të ndërhyhet me punimet e ndërtimit.

Nga vërtetimet në terren konstatohen disa rrëshqitje të vjetra, të cilat riaktivizohen në kohë të ndryshme kur është prishur ekuilibri i përkohshëm. Rrëshqitjet aktive në të gjitha anët e shpatit janë të pranishme në zona të lokalizuara si aktive dhe në disa raste ka ndodhur që të shkatërrojnë godina e vepra të tjera industriale. Pra sistematikisht për çdo vit, rrëshqitjet aktivizohen dhe shtohet rrezikshmëria e tyre.

Vlen të theksohet se zona objekt i PDyV është zonë ku bashkohen 3 konformacione të ndryshme të kokës të lidhura me faza të ndryshme gjeologjike. Kjo karakteristikë kërkon hulumtime të mëtejme mbi impaktin e mundshëm që mund të ketë mbi strukturat e ndërtuara.

1.2.3 Analiza mjedisore

Ndër problematikat mjedisore të evidentuara në bashkinë e Vorës përmenden:

- ndotja e ajrit në nivele alarmuese;
- menaxhimi i keq i mbetjeve dhe ujërave të bardha/zeza;
- ndotja e tokës natyrore dhe ujërave nëntokësore;
- erozioni i tokës.

Ajri

Të dhënat që disponohen për sa i përket cilësisë së ajrit në zonat urbane, tregojnë se përbërja e grimcave pezull në ajër dhe e pluhurave vijnë kryesisht nga mjetet e transportit dhe nga aktiviteti i industrisë, gjë që e bën situatën mjaft shqetësuese dhe alarmante. Mjetet e transportit, natyrisht, mbeten aktiviteti me ndikim më të lartë në ndotjen e ajrit për zonat urbane. Në vitet e fundit, numri i mjeteve private ka vazhduar të shtohet, dhe duke qenë se mjetet që hyjnë në Shqipëri janë mjete të dorës së dytë, ku pjesa më e madhe e tyre është e pajisur me motora që gjenerojnë ndotje të lartë kjo ka sjellë në mënyrë progresive rritjen e ndotjes atmosferike urbane.

Nga ana tjetër, sektori i ndërtimit kontribuon ndjeshëm në emetimin e pluhurave, për shkak të mungesës së bashkëpunimit të autoriteteve vendore dhe policisë për zbatimin e ligjeve që kanë të bëjnë me masat parandaluese të ndotjes.

Mbetjet urbane

Bashkia e Vorës, prej pak kohësh, ka filluar të shpërndajë kazanë në fshatra dhe ka aktivizuar një sistem të grumbullimit dhe transportimit në vendgrumbullimin e Sharrës. Megjithatë, edhe për shkak të paaftësisë së sistemit për të arritur në mënyrë kapilare të gjitha qendrat e banuara dhe për të menaxhuar vëllimin e përgjithshëm të mbetjeve të prodhuara nga popullsia, ngelet braktisje mbizotëruese e mbetjeve, sidomos në shpate të relievave malore dhe në afërsi të liqeneve dhe rezervuareve ujore.

1.3 Analiza e kushtëzimeve specifike sektoriale dhe e elementeve përjashtuese të zhvillimit

Rruga kufizuese e zonës subjekt i Planit të Detyruar Vendor, aktualisht rezulton e tipit B - rrugë interurbane kryesore. Duke marrë në konsideratë projektin për rehabilitimin e autostradës Tiranë-Durrës, dhe propozimin në PPV Vorë, këtë segment rrugor e kemi konsideruar si pjesë të autostradës. Sipas Nenit 27 të VKM 153 “Për miratimin e

Rregullores në zbatim të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë”, largësitë nga kufiri rrugor në brendësi të qendrave të banuara që duhen respektuar në ndërtimet e reja, në shembjet e plota, në rindërtimet apo në zgjerimet përballë rrugës, nuk mund të jenë më pak se 30 metra për rrugët e tipit A.

1.4 Analiza e gjendjes ekzistuese të përrorimit të tokës dhe infrastrukturave

Bazuar në VKM Nr. 686, datë 22.11.2017 “Për miratimin e Rregullores së Planifikimit të Territorit” zona në shqyrtim dhe konteksti rrethues është ndarë në Sistemet Territoriale. Zona përfshihet tërësisht në sistemin UB-Urban i cili në këtë zonë është kompozuar nga kategoritë A-Banim, IS-Institucione, S-Shërbime, AS-Arsim, SHA-Aktivitete Shoqërore & Argëtimi. Vlen të përmendet që zona kufizohet me sistemin IN-Infrastrukturor, më konkretisht me rrugën parësore Tiranë-Durrës, për të cilën është parashikuar zgjerim dhe konvertim në rrugë të kategorisë A dhe për të cilën në PPV-në e bashkisë Vorë parashikohet krijimi i një brezi mbrojtës të pyllëzuar.

Nënkategoritë e përdorimit të tokës të pranishme në zonë janë:

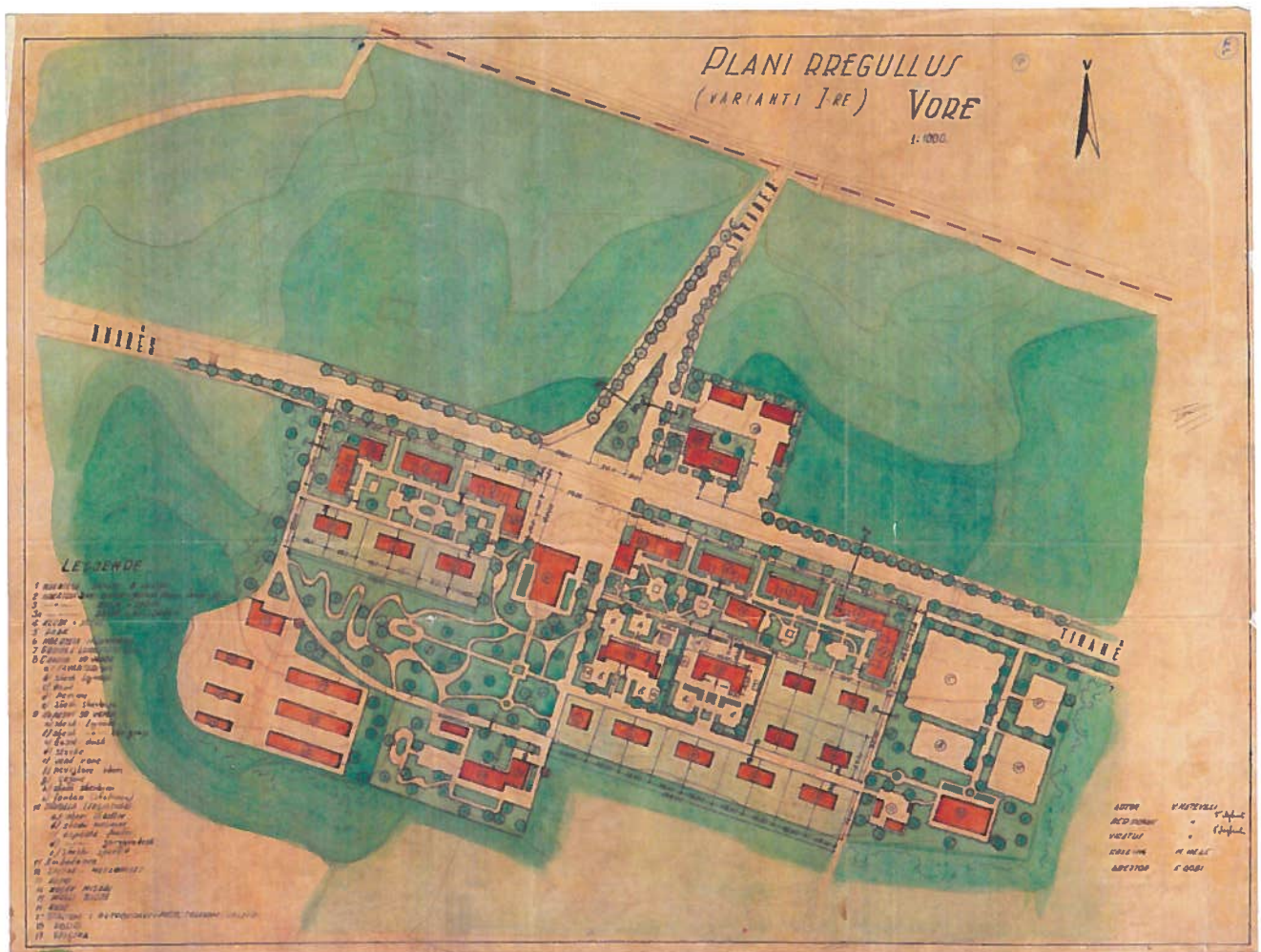
- A1-Banim;
- A2-Banim dhe Shërbime;
- AR1-Hapësira Publike;
- IE3-Aktivitet Ekonomik Kompleks;
- AS1-Arsim Parashkollor;
- AS2-Arsim i Ulët;
- AS3-Arsim i Mesëm;
- IS2-Shërbim Publik;
- IS5-Institucione Financiare;
- S2-Shërbime Tregtare dhe Biznesi.

1.4.1 Sistemi Urban

(në faqen
paraardhëse)
Harta e
analizës së
kushtëzimeve
specifike
sektoriale

Hapësirat e hapura dhe objektet rekreative

Nga analiza e vizatimeve të varianteve të planit rregullues të përpiluar për themelimin e qytezës së Vorës del qartazi që vendbaimi është projektuar duke i dhënë një rëndësi të veçantë hapësirave publike. Ky fakt është kollaj i kuptueshëm nga sasia e këtyre hapësirave.



sirave dhe gjithashtu nga kujdesi i treguar në vizatimin e tyre. Karakteristikë themelore e planeve është edhe impostimi fortësisht gjeometrik dhe rregulli dhe ritmi në krijimin e hapësirave, që karakterizon në përgjithësi qytetet e themeluara rishtazi, jo vetëm gjatë periudhës së diktaturës në Shqipëri por edhe në vende simbol të demokracisë, në zona të pabanuara ose ku urbanizimi nuk kishte lënë deri në atë moment gjurmë të forta.

Me ndryshimet në organizimin social-ekonomik-politik në Shqipëri, si në të gjitha bërthamat urbane edhe në Vorë pati ndryshime të forta nga pikëpamja e organizimit hapësinor të qytetit. Krahas zgjerimit të qendrës urbane nëpërmjet aktivitetit të paprojektuar dhe të pakontrolluar të ndërtimit, një pjesë e rëndësishme e hapësirave publike u zaptuan nga ndërtime informale. Pjesa e mbetur e këtyre hapësirave u zaptua nga automjetet që u shumuan në mënyrë eksponenciale nga vitet '90 deri më sot.

E vetmja hapësirë publike e mbetur në qytetin e Vorës sot është brez ku alternohen, përgjatë autostradës, hapësira të gjelbra, vende parkimi, sheshi i qytetit dhe disa institucione dhe shërbime tregtare. Në këtë kuptim Vora mund të jetë një rast studimi për faktin që hapësirat e dedikuara për jetën komunitare të qytetit kanë si peizazh një infrastrukturë kaq të fortë rrugore, që për më tepër planifikohet të forcohet më tej. Në fakt nga vizitat në terren rezulton që aktivitetet kryesore urbane zhvillohen më në brendësi të qyteti, në rrugët që edhe pse jo shumë të përshtatshme nga pikëpamja dimensionale dhe hapësinore, rezultojnë më të përshtatshme nga pikëpamja akustike, mjedisore dhe si pasojë edhe shëndetësore.

Në këtë kuptim kur flasim për hapësira të hapura me funksion rekreativ në qytetin e Vorës mund të themi se mungesa e tyre është e theksuar. Kjo vlen edhe për objektet me funksione rekreative.

Objektet e shërbimit shëndetësor

Në njësinë administrative Vorë gjendet një qendër shëndetësore. Kjo strukturë është e pozicionuar në jug-lindje të zonës objekt i studimit. Lidhja më e menjëhershme e qendrës shëndetësore me këtë zonë është zgjatimi i kohëve të fundit i rrugës Mema dhe rruga Unaza.

Vendndodhjet me përdorim biznesi, apo shërbimesh

Zona e interesit për këtë plan është bërthama qendrore e vendbanimit, si pasojë këtu gjejmë edhe përqëndrimin më të madh të institucioneve, shërbimeve dhe aktiviteteve ekonomike në shkallë qyteti. Krahas kësaj, e ndarë nga "autostrada", gjendet një zonë ku janë përqëndruar shërbime dhe aktivitete të një shkalle më të madhe.

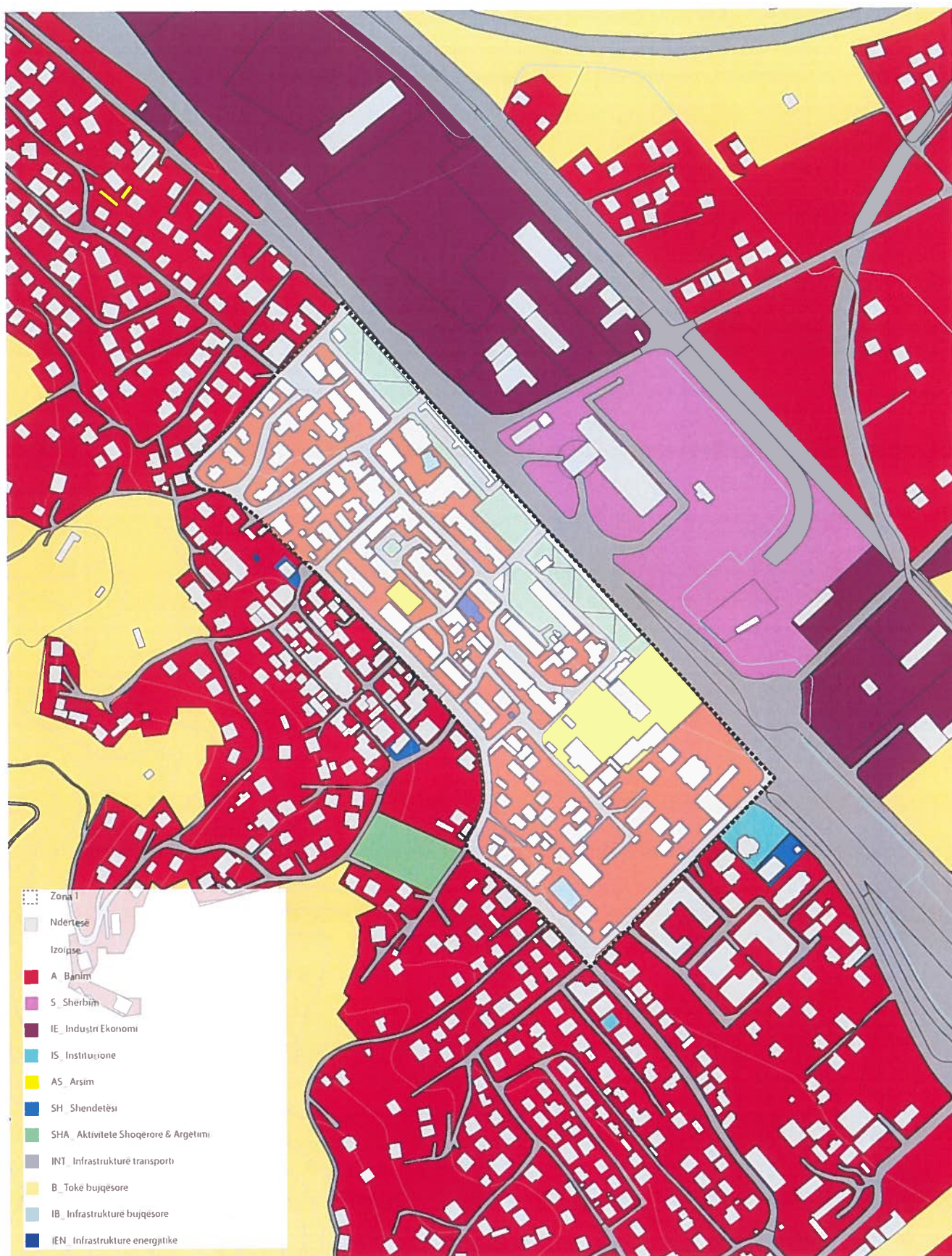
(në faqen
paraardhëse)

Harta e
Variantit
të planit

rregullues Vorë

Tipologjitë hapësinore ekzistuese

Në brendësi të zonës për zhvillim paraqiten 3 tipologji të ndryshme hapësinore. Bërtha-



ma e zonës karakterizohet nga prania e banesave shumfamiljare të tipit linear të vendosura në rresht ose të bashkëngjitura, të cilat formojnë një bllok. Një tjetër tipologji hapësinore që gjendet në zonë është ajo e banesave shumëfamiljare të izoluara dhe tipologjia e tretë më pak e ndeshur është tipologjia e banesave individuale të grupuara krahas rrugëve.

Kushtet dhe cilësitë fizike të strukturave e të tokës

Pasojat e tërmetit në këtë zonë kanë qenë fortësisht të ndjeshme. Thuajse të tëra strukturat për banesa kolektive paraqesin dëmtime dhe një pjesë e konsiderueshme e tyre janë shpallur struktura të pariparueshme.

1.4.2 Sistemi Infrastruktural

Infrastruktura Rrugore (transporti publik dhe flukset e lëvizjes)

Infrastruktura rrugore është shumë e rëndësishme për zhvillimin e qytetit. Gjatë vëzhgimeve në terren u pa qartë sesa i vështirë ishte komunikimi nga njëra zonë e banuar në tjetrën, shpesh mungon hierarkia rrugore, probleme me kalimin nga një kategori ruge në tjetrën, standarde që nuk plotësohen dhe vështirësi komunikimi. Gjithashtu duhet thënë së përveç kësaj situate ka dhe elemente pozitive: shumë zona të banuara kanë formuar strukturën e tyre vetëm nga infrastruktura rrugore apo shumë pika peizazhistike kanë një komunikim më të mirë dhe më të shpejtë. Nëse krijojmë një rend kronologjik të analizës së infrastrukturës rrugore, do ta fillojmë nga rruga interurbane kryesore Tiranë-Durrës, e cila ka probleme të ndryshme:

- ka lidhje me rrugë lokale;
- nuk ka korsi përshpejtimi dhe ngadalësimi sidomos në Vorë, Marikaj, Marqinet;
- probleme të tjera lidhen me sigurinë në këtë rrugë, pasi ndriçimi mungon.

Rruga interurbane dytësore që shoqëron rrugën interurbane kryesore Tiranë-Durrës si dhe rruga interurbane dytësore Vorë-Fushë Krujë kanë probleme me sinjalistikën, kryqëzimet që janë me rrugë lokale, nyjet e trafikut, paraqesin probleme për këmbësorët për të kaluar nga një zonë e banuar në tjetrën.

(në faqen
paraardhëse)
Harta e
kategorive të
përdorimit të
tokës

Në Vorë situata është në kufijtë e një zone të urbanizuar. Pjesa më e madhe e rrugëve janë të shtruara dhe të pajisura me trotuarë. Këtu rrugët janë në nivel rrugësh urbane dytësore. Rrugët kryesore nuk stimulojnë mënyra të tjera të qarkullimit si dhe trotualet janë shumë të lartë, gjë që përbën pengesë për përdoruesit, veçanërisht për ata me aftësi të kufizuara. Duke bërë një krahasim me qendrat e tjera të banuara, Vora është zona më e mirë përse i përket infrastrukturës rrugore, por nuk do të thotë që Vora nuk do t'i nënshtrohet një procesi të kategorizimit të rrugëve, përkundrazi do të kthehet në një



shembull për shumë qytete të tjera të këtij niveli.

Infrastruktura Elektrike

Rrjeti elektrik ka një kapilaritet të bollshëm për zonën qendrore (zona e studimit) dhe infrastruktura, duke qenë kjo një zonë e planifikuar paraqitet e papërditësuar por megjithatë e bollshme për kapacitetin ekzistues të zonës. Problemet ndeshen në rastet e strukturave informale ku rrjeti është dashur të modifikohet për t'u përshtatur me nevojat të paplanifikuara.

Infrastruktura e Telekomunikacionit

Kjo infrastrukturë ka kapilaritet më të ulët se ajo elektrike dhe paraqet edhe probleme të lidhura me pamundësinë e kësaj infrastrukture për t'u përshtatur me nevojat dhe shërbimet e reja që telekomunikacioni parashtron.

Infrastruktura e Ujësjellës-Kanalizimeve

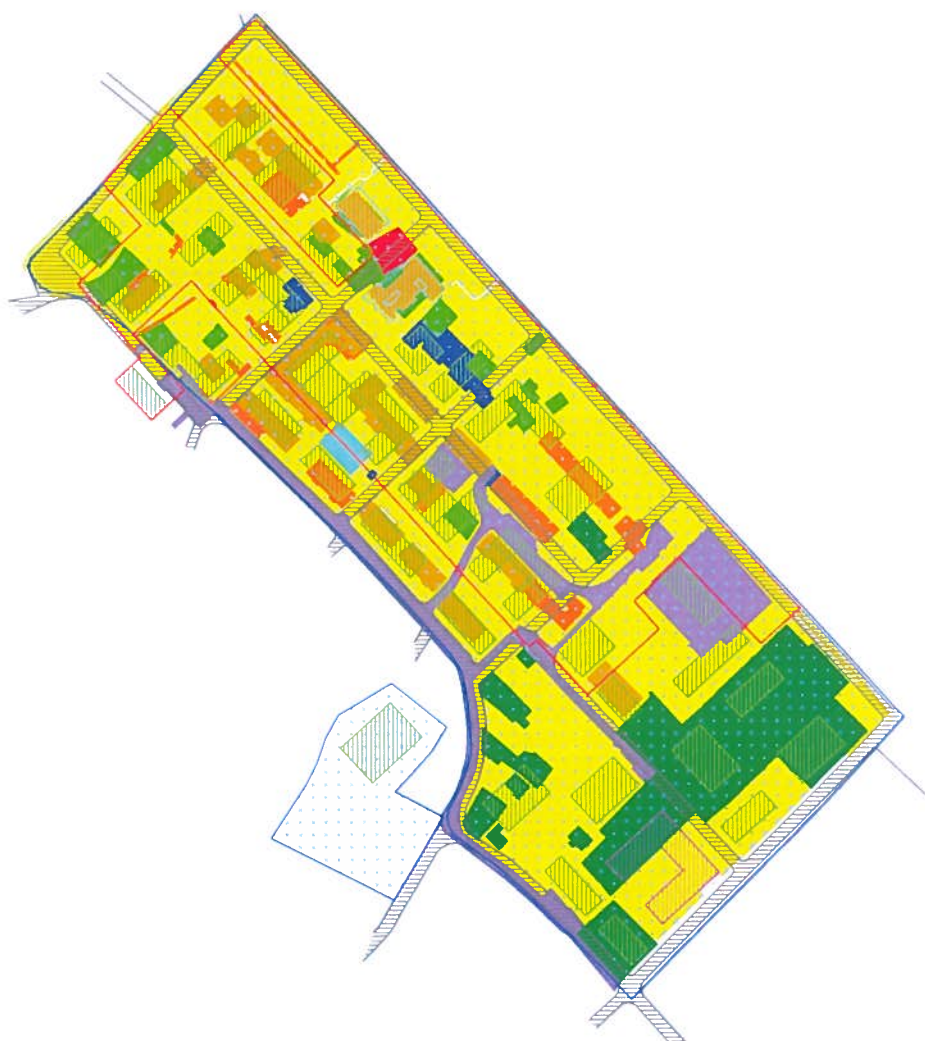
Rrjeti i ujit të pijshëm, zyrtarisht nën administrimin e UK të Tiranës, menaxhohet në fakt nga bashkia e Vorës. Sistemi është i përbërë nga një numër rrjetesh të ndryshme mikro. Në tërësi, mund të llogarisim 5 nënsistemet kryesore. Rrjeti kryesor i përbërë i tubacionieve të zonës u shërben vendbanimeve të shtrira përgjatë akseve rrugore që lidhin qendrën urbane të urës të zezë me atë të Vorës (SH52) dhe atyre përgjatë aksit rrugor Durrës-Tiranë. Dy pusët kryesore të vendosura në afërsi të Lumit të Tiranës në bashkinë e Tiranës tërheqin ujin nga një akuifer.

Sistemi i ujërave të zeza të Vorës ndodhet nën administrimin e UK në Tiranë. Megjithatë, rrjetet e saj të kanalizimeve nuk kanë asnjë lidhje me infrastrukturën e ujërave të zeza të kryeqytetit. Vora është e pajisur me një sistem të shpërndarë të ngatërruar të ujërave të zeza që pasqyron formën e vendbanimeve të saj. Sistemi linear i tubacioneve të fashës së urbanizuar kalon përgjatë aksit kryesor rrugor Durrës-Tiranë dhe formohet nga një stok i përzier ndërtesash (rezidenciale, tregtare, industriale). Vendbanimet i derdhin ujërat e zeza në Kanalin e Tanës, i cili rrjedh në afërsi të Gjirit të Lalzit (pra pas disa kilometrash) drejt Përroit të Tarinit që më pas derdhet në det. Sistemi i ujërave të zeza të Vorës po vuan prej tubave të saj të vjetëruar, zgjatjes së pamjaftueshëm të rrjeteve të saj të tubacionit dhe mirëmbajtjes së dobët. Ata përdorues të cilët nuk janë të lidhur me rrjetin e kanalizimit, janë shpesh të pajisur me një tank septik individual, por nuk ka informacion në lidhje me mirëmbajtjen e këtyre pajisjeve të decentralizuara.

(në faqen
paraardhëse)
Harta e
nënkategorive
të përdorimit
të tokës

Infrastruktura e menaxhimit të mbetjeve

Bashkia e Vorës, prej pak kohësh, ka filluar të shpërndajë kazanë në fshatra dhe ka aktivizuar një sistem të grumbullimit dhe transportimit në vendgrumbullimin e Sharrës.



LEGJENDE

Pronesia

- Prone shtet
- Prone private
- Prone e bashkise
- Pallat
- Nuk ka informacion
- Kopeshti Vore
- Informacion i pasakte

PDyV

- Objekte rindërtimi
- Objekte ekzistues të ruajtur
- Strukturë në ndërtim
- Rrugë
- Hapësirë publike

Megjithatë, edhe për shkak të paaftësisë së sistemit për të arritur në mënyrë kapilare të gjitha qendrat e banuara dhe për të menaxhuar vëllimin e përgjithshëm të mbetjeve të prodhuara nga popullsia, ngelet braktisje mbizotëruese e mbetjeve, sidomos në shpate të relievave malore dhe në afërsi të liqeneve dhe rezervuareve ujorë.

1.4.3 Gjeologjia, Hidrografia dhe Sizmika e terrenit

Mbi bazën e të dhënave historike dhe regjistrimeve të stacioneve sizmiologjike, rajoni Tiranë-Durrës rezulton i përfshirë në një zonë sizmike me madhësi që shkojnë nga MS VII në MS VIII të shkallës MSK-64. Ajo që kuptohet, në rrafshin cilësor, ose duke u bazuar në vëzhgimin e dëmeve të shkaktuara nga tërmetet në zonë, është se për shkak të rezistencës së ulët të terrenit dhe ekspozimit të dukshëm të ndërtesave dhe popullatës, edhe tërmete me magnitudë jo shumë të lartë mund të jenë tejet shkatërrues.

1.5 Analiza e marrëdhënieve të pronësisë mbi tokën

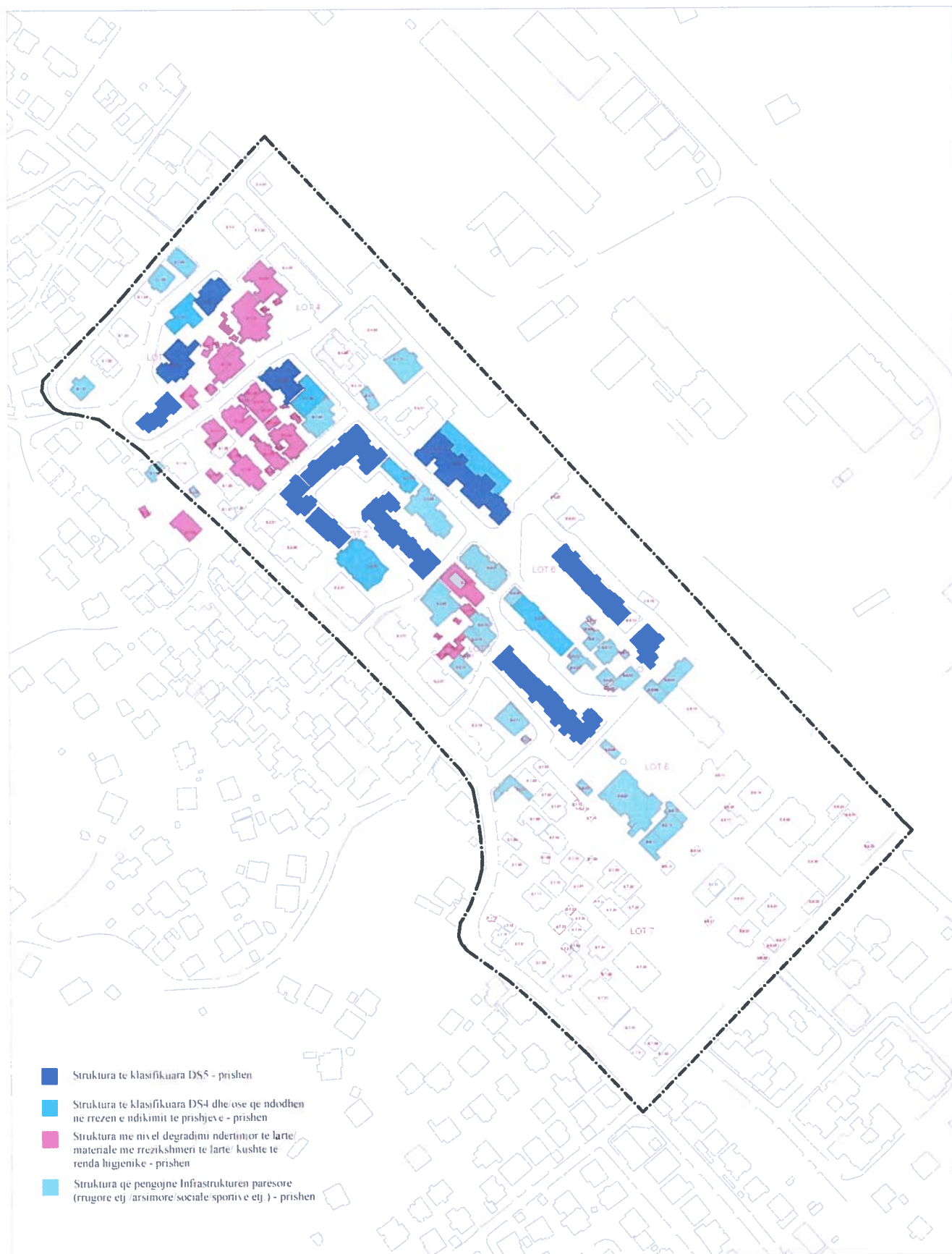
Zona subjekt i hartimit të këtij Plani të Detyruar Vendor ka sipërfaqe afërsisht 10.1 ha. Aktualisht kemi në dispozicion të dhëna zyrtare nga Bashkia Vorë për 4.9 ha të sipërfaqes totale. Brenda këtij territori ka larmi të pronësisë, si rezultat i pozicionit qendror dhe rëndësisë kyçe që ai ka në strukturën urbane të qytetit.

1.5.1 Identifikimi i pronave publike/shtetërore/lokale

Zona mban objektet kryesore me funksione publike, administrative dhe rekreative të qytetit. Përveç tyre, në pronësi shtetërore janë edhe infrastruktura kryesore e lëvizjes dhe hapësirat publike. Më poshtë janë listuar pronat me karakter publik:

- rrugë;
- trotuare;
- shëtitorja;
- objekti i administratës së bashkisë;
- kopshti “Muçaj”;
- shkolla 9-vjeçare Vorë;
- shkolla e mesme e përgjithshme “Isa Boletini”;
- policia;
- Fondi i Sigurimit të Detyrueshëm të Kujdesit Shëndetësor;

(në faqen
paraardhëse)
Harta e
marrëdhënieve
të pronësisë
mbi tokën



- Instituti i Sigurimeve Shoqërore.

1.5.2 Raporti i pronësisë publike-private

Nga të dhënat që disponojmë nga bashkia Vorë, për zonën prej rreth 4.9 ha të mbuluar me informacion, rezulton:

- 73 % pronë shtetërore;
- 22 % pronë private;
- 5% pronë pa informacion.

Në total, në zonën 10.1 ha të dhënat e mësipërme interpretohen si më poshtë:

- 35 % pronë shtetërore;
- 11 % pronë private;
- 54 % pronë pa informacion.

1.5.3 Mënyra e përdorimit të pronave publike deri më sot dhe potencialet e së ardhmes

Në qytetin e Vorës, pronat publike janë kryesisht të tipit hapësirë urbane (trupat rrugorë, hapësira publike që zhvillohet përgjatë rrugës parësore Tiranë-Durrës) dhe pjesa e mbetur janë objekte që strehojnë funksione publike. Këto sipërfaqe përbëjnë potencial për strehimin e nevojave për administratën publike (rindërtimin e objekteve të prekura nga tërmeti) si dhe për përmirësimin dhe shtimin e hapësirave publike të qytetit (hapësira të gjelbëruara dhe rekreative). Përveç shërbimit në funksion të përdorimeve publike, këto prona mund të vihen në dispozicion edhe për strehim social, për të përmbushur nevojat e qytetit për banesa sociale, të cilat pas ndërhyrjeve për rindërtimin për shkak të tërmetit mund të integrohen në banesat për banorët e prekur nga dëmet e shkaktuara nga tërmeti, si një instrument ky për të gjeneruar kohezion social.

Në situatën ekzistuese kemi evidentuar disa hapësira që aktualisht përdoren për parkim të jashtëm, të cilat mund të shndërrohen në oborre të gjelbëruar e rekreative për banesat kufizuese të tyre.

(në faqen
paraardhëse)
Harta e
strukturave për
t'u prishur

Gjithashtu, shëtitëtorja aktuale mbart potencial të shndërrohet në një zonë *buffer*, duke denësuar gjelbërimin e lartë dhe duke shtuar funksione rekreative të jashtme, ndërhyrje që synojnë përmirësimin e cilësisë së jetesës, duke e mbrojtur kështu zonën e banuar nga ndotjet akutsike dhe të ajrit që sjell rruga parësore Tiranë-Durrës.

Nr.	Bashkia	Njësia	Qyteti	Adresa		Niveli i dëmit	Banueshmëria	Nr. Familje	Nr. Banorë	Nr. Kate	Sipërfaqe e përafërt (m²)	Shënime
			/Fshati	Nr.	Rruga							
1	Vorë	Vorë	Vorë	7	UNAZA	DS5	I pabanueshëm	15	49	5 kate	910	
2	Vorë	Vorë	Vorë	9	UNAZA	DS5	I pabanueshëm	16	57	5 kate	1252	
3	Vorë	Vorë	Vorë	11	UNAZA	DS5	I pabanueshëm	15	53	5 kate	1064.5	
4	Vorë	Vorë	Vorë	30	UNAZA	DS5	I pabanueshëm	15	57	5 kate	1134.5	
5	Vorë	Vorë	Vorë	2	DEMOKRACIA	DS5	I pabanueshëm	23	82	6 kate	2038.2	
6	Vorë	Vorë	Vorë	29	UNAZA	DS5	I pabanueshëm	15	46	5 kate	1117.5	
7	Vorë	Vorë	Vorë	31	UNAZA	DS5	I pabanueshëm	15	53	5 kate	1200	
8	Vorë	Vorë	Vorë	33	UNAZA	DS5	I pabanueshëm	15	48	5 kate	1254	
9	Vorë	Vorë	Vorë	8	DEMOKRACIA	DS5	I pabanueshëm	45	142	5 kate	3210.5	2 objekte
10	Vorë	Vorë	Vorë	3	RINIA	DS5	I pabanueshëm	36	139	5 kate	3215	
11	Vorë	Vorë	Vorë	7	RINIA	DS5	I pabanueshëm	36	126	5 kate	2880.5	
12	Vorë	Vorë	Vorë	9	RINIA	DS5	I pabanueshëm	18	62	6 kate	1426.2	
13	Vorë	Vorë	Vorë	7	MEMA	DS5	I pabanueshëm	29	118	5 kate	2164.5	
14	Vorë	Vorë	Vorë	5	MEMA	DS5	I pabanueshëm	30	104	5 kate	2188	
Shuma								323	1136		25055.4	

Nr.	Bashkia	Njësia	Qyteti	Adresa		Niveli i dëmit	Banueshmëria	Nr. Familje	Nr. Banorë	Nr. Kate	Sipërfaqe e përafërt (m²)	Shënime
			/Fshati	Nr.	Rruga							
1	Vorë	Vorë	Vorë	18	DEMOKRACIA	DS4	I banueshëm	45	139	5 kate	1997.5	Parafabrikat
Shuma								45	139		1997.5	

1.5.4 Konfliktet e pronësisë dhe informaliteti

Nga të dhënat e disponueshme deri në këtë fazë, rezulton se në zonën e “barrakave” ka një konflikt të ndërtesave private të ndërtuara në truall shtetëror.

1.6 Analiza e dëmit të shkaktuar nga tërmeti dhe nevojave për akomodim

1.6.1 Të dhënat për objektet e dëmtuara

Tërmeti i datës 26 Nëntor 2019 dëmtoi më së shumti objektet e banimit kolektive, por edhe ato individuale, të cilat janë amortizuar nga koha dhe mungesa e mirëmbajtjes, si edhe nga ndërhyrjet e pakontrolluara të përdoruesve, sidomos ata të kateve përdhe të objekteve kolektive. Qyteza e Vorës, përgjatë rrugëve kryesore ka objekte kolektive nga 2-5 kat, të cilat janë pothuajse të gjitha të dëmtuara nga tërmeti dhe janë vlerësuar sipas shkallës DS4 dhe DS5. Këto objekte janë shpallur të pabanueshme dhe si rrjedhojë familjet e dëmtuara janë në nevojë për strehim.

Brenda perimetrit të Zonës 1 gjenden edhe banesa kolektive të ulëta (1-2 kat), të degraduara nga koha e gjatë e përdorimit, mungesës së mirëmbajtjes së vazhdueshme dhe së fundmi, edhe tërmetit. Po ashtu, brenda kësaj zone gjenden edhe objekte individuale 1 kat, të cilat përbëjnë rrezik për shëndetin, për shkak të materialeve të papërshtatshme me të cilat janë ndërtuar/ mbuluar (eternit). Sheshet ku gjenden këto objekte planifikohen të hyjnë në proces rrizhvillimi.

Përveç banesave kolektive e individuale të dëmtuara, Zona 1 përmban edhe hapësira publike dhe infrastrukturë sociale të dëmtuar, si godinën e administratës së bashkisë dhe objekte arsimore.

Banesat kolektive apo individuale, të cilat do të rindërtohen janë ato që kanë marrë vlerësimin DS4 dhe DS5 nga procesi i ekspertizës së thelluar, nga Instituti i Ndërtimit dhe me miratim të Këshillit Bashkiak. Për qëllime planifikimi, në kushtet e emergjencës dhe nevojës për të planifikuar sa më parë/ shpejt, është vendosur që të merren për bazë të dhënat e Akt Konstatimeve paraprake, për objektet e dëmtuara sipas nivelit DS4 dhe DS5.

Sipas akt-konstatimeve vizuale për objektet e dëmtuar nga Tërmeti i datës 26.11.2019 nga grupet e inxhinierëve të konfirmuar nga Instituti i Ndërtimit, Sistemi online i akt-konstatimeve vizuale, ASHK, Bashkia Vorë, deklarime dhe kërkesa të banorëve të dëmtuar, në Njësinë Administrative Vorë rezultojnë:

(në faqen
paraardhëse)
Tabelë e të
dhënave të
dëmit (Bashkia
Vorë)

Banesa DS05

- 125 objekte banesa individuale (një ose disafamiljare)
- 23 objekte banesa shumëfamiljare (pallat)

Banesa DS04

- 142 objekte banesa individuale (një ose disafamiljare)
- 2 objekte banesa shumëfamiljare (pallat)

Banesa DS03

- 61 objekte banesa individuale (një ose disafamiljare)

Shkolla/ kopshte/ çerdhe DS04

- Kopshti “Muçaj” 102 m²
- Shkolla 9-vjeçare “Marikaj” 1612 m²

Institucione publike DS03

Godina e Bashkisë Vorë 1025 m²

Rakordimi i saktë i nevojës për strehim do të realizohet pas përfundimit të studimeve të thelluara për çdo bashki dhe patjetër përpara fillimit të procedurave për zbatimin e punimeve të ndërtimit.

Në disa zona të reja për zhvillim, ka edhe prezencë të objekteve të banimit, shumëfamiljar apo individual, të cilat janë vlerësuar si të dëmtuara lehtë apo mesatarisht, DS1, DS2 dhe DS3. Këto objekte duhet të vlerësohen për:

- t’u integruar në zhvillimin e ri të zonës së destinuar për rindërtim, nëse janë objekte kolektive;
- t’u integruar në zhvillimin e ri të zonës së destinuar për rindërtim, nëse janë objekte individuale, të cilat nuk pengojnë zhvillimin harmonik të zonës;
- t’u rikonceptuar në zhvillim, nëse janë banesa kolektive deri në 3 kat, ‘të moshuara’, të degraduara nga koha (objekte me amortizim të lartë);
- t’u rikonceptuar në zhvillim, nëse janë banesa individuale, të cilat me pozicionimin e tyre pengojnë zhvillimin harmonik të zonës, sidomos atë të infrastrukturës kryesore e kritike të zonës së re për zhvillim.

Në rastet e përmendura në dy pikat e fundit më sipër, është e nevojshme që plani të para-

shikojë edhe faza zhvillimi, duke mbajtur në vëmendje që faza e parë e parë e zhvillimit është gjithmonë ajo e cila do të akomodojë nevojën për strehim, si pasojë e tërmetit.

1.6.2 Të dhënat për familjet e pastreha, si rezultat i tërmetit

Bazuar në Vendimin e Komisionit Shtetëror të Rindërtimit, nr. 3, datë 28.01.2020, për Zonën e Re për Zhvillim, 1, Njësia Administrative Vorë, Bashkia Vorë, “Për përballimin e pasojave të ardhura si rezultat i tërmetit të datës 26.11.2019”, Komisioni miraton nevojat përkatëse, të pjesshme, në njësinë administrative Vorë - Zona 1, Bashkia Vorë:

- Për ndërtimin e banesave kolektive për strehimin e 358 + familjeve:
 - 117 familje: 1-2 anëtarë;
 - 178 familje: 3-4 anëtarë;
 - 106 familje: mbi 4 anëtarë.
- Propozohet që edhe 50 familjet e dëmtuara në banesa individuale, të akomodohen në banesa kolektive.

Sipas akt-konstatimeve vizuale për objektet e dëmtuar nga Tërmeti i datës 26.11.2019 nga grupet e inxhinierëve të konfirmuar nga Instituti i Ndërtimit, Sistemi online i akt-konstatimeve vizuale, ASHK, Bashkia Vorë, deklarime dhe kërkesa të banorëve të dëmtuar, në Njësinë Administrative Vorë rezultojnë:

- 164 Familje të pastreha nga banesat individuale DS05
 - 46 familje me përbërje 1-2 anëtarë
 - 69 familje me përbërje 3-4 anëtarë
 - 49 familje me përbërje 4+ anëtarë
- 376 Familje të pastreha nga banesat shumëfamiljare DS05
 - 116 familje me përbërje 1-2 anëtarë
 - 163 familje me përbërje 3-4 anëtarë
 - 97 familje me përbërje 4+ anëtarë
- 164 Familje të pastreha nga banesat individuale DS04
 - 48 familje me përbërje 1-2 anëtarë
 - 63 familje me përbërje 3-4 anëtarë
 - 53 familje me përbërje 4+ anëtarë

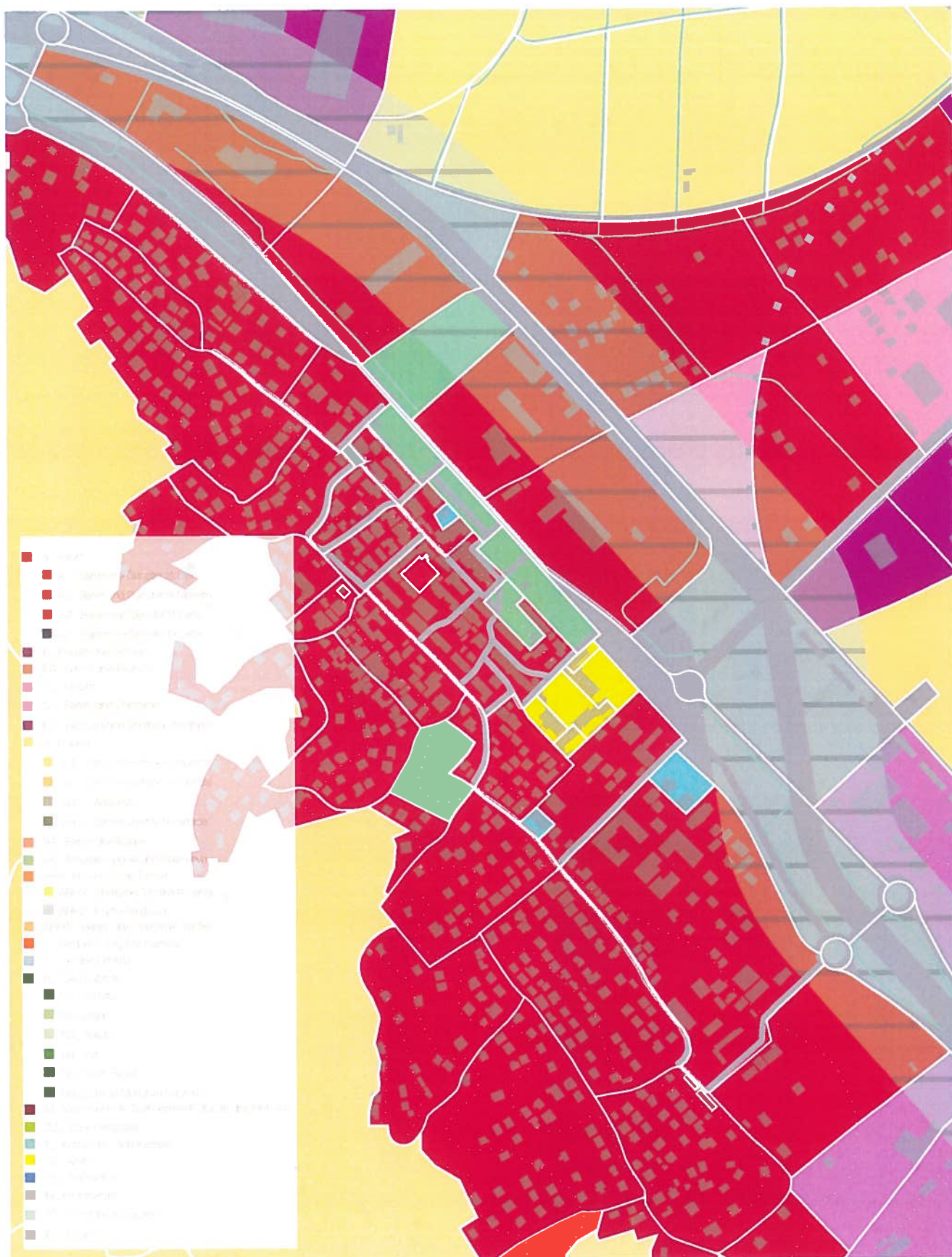
- 16 Familje të pastreha nga banesat shumëfamiljare DS04
 - 4 familje me përbërje 1-2 anëtarë
 - 6 familje me përbërje 3-4 anëtarë
 - 6 familje me përbërje 4+ anëtarë
- 75 Familje të pastreha nga banesat individuale DS03
 - 21 familje me përbërje 1-2 anëtarë
 - 27 familje me përbërje 3-4 anëtarë
 - 27 familje me përbërje 4+ anëtarë

1.6.3 Të dhënat për nevoja për infrastrukturë publike/sociale ndihmëse

Përveç banesave kolektive e individuale të dëmtuara, zona 1 përmban edhe hapësira publike dhe infrastrukturë sociale të dëmtuar, si:

- godinën e administratës së bashkisë (godina e Bashkisë Vorë);
- objekte arsimore (kopshti “Muçaj”).

2 STRATEGJIA TERRITORIALE



2.1 Parashikimet e detyrueshme që rrjedhin nga PPV-ja dhe plane të tjera në fuqi apo proces miratimi, të cilat ndikojnë në territor

2.1.1 Parashikimet që rrjedhin nga Plani i Përgjithshëm Vendor, Bashkia Vorë

Treguesit e zhvillimit

Kategoritë e përdorimit të tokës

Infrastruktura

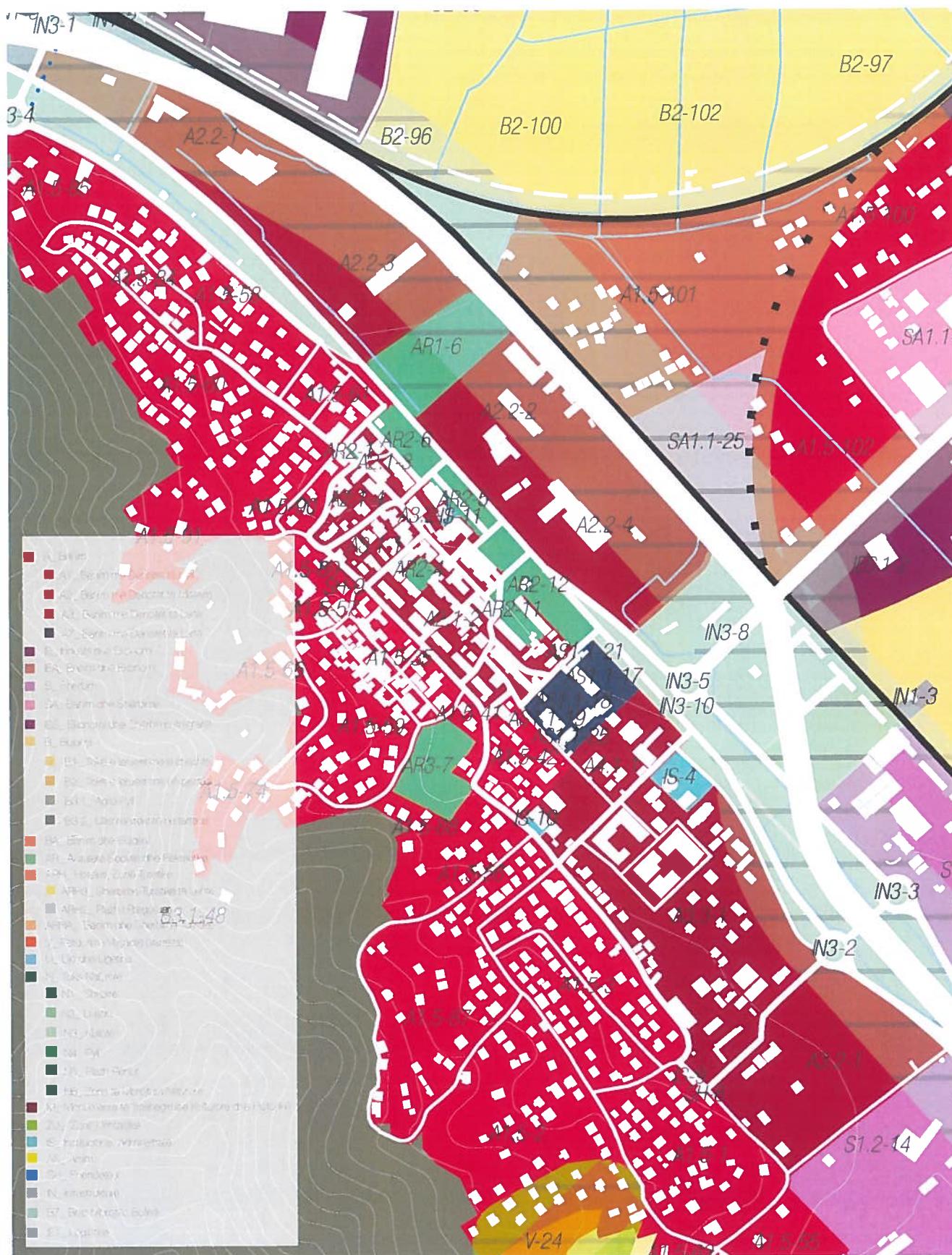
Ndërhyrja konsiston në përmirësimin e infrastrukturës rrugore dhe në propozimin e rrugëve të reja duke iu referuar standardeve. Rruga interurbane kryesore do të plotësohet me korsi përshpejtësimi dhe ngadalësimi si dhe do të eliminohen të gjitha lidhjet me rrugët urbane. Gjithashtu do të bëhet dhe plotësimi me sinjalistikën përkatëse.

Propozohet një unazë, e cila do të bëjë të mundur lidhjen e zonave të banuara me njëra tjetrën. Kjo unazë do të përmbajë dy korsi për makina, njëri krah do të jetë parkim për makinat, do të ketë trotuarë nga të dy krahët si dhe një korsi për biçikleta, do të jetë e pajisur me gjelbërim dhe me pemë në mënyrë që të krijohet hijëzimi. Gjithashtu kjo unazë do të ofrojë dhe transport ekstra urban në mënyrë që të lehtësojë lëvizjen. Unaza e përshkon Vorën, kalon në Marikaj, Marqinet, Muçaj, Gjokaj, Picar, Kodër Vorë dhe mbyll përsëri ciklin në Vorë. Ndërtimi i kësaj unaze do të fillojë në mënyrë graduale, në fillim do të bëhet lidhja e unazës, pastaj do të fillojë plotësimi i saj me infrastrukturën e propozuar.

Rruga interurbane dytësore do të pësojë një rikonstruksion duke i dhënë asaj parametrat e duhura si dhe plotësimi me sinjalistikën e nevojshme. Gjithashtu propozohet dhe vazhdimi i kësaj rruge përgjatë rrugës interurbane kryesore në të dy anët e saj. Nga njëra anë rruga interurbane dytësore do të jetë në krah të hekurudhës, ndërsa në anën tjetër do të kalojë ndërmjet rrugës interurbane dytësore që është sot dhe rrugës interurbane kryesore.

Në Vorë propozohet vendosja e portave hyrëse në këtë qendër të banuar. Do të bëhet rikonstruksioni pjesor i disa rrugëve duke i kaluar ato në rrugë urbane. Gjithashtu në hyrje dhe në dalje të kësaj qendre të banuar do të ketë dhe një stacion autobusi që do të lidhë këtë zonë me zonat e tjera. Pjesa tjetër e rrugëve do të kenë kategorinë lokale. Ndërhyrja më e fortë do të jetë në shëtitoren e Vorës duke e kthyer atë në shëtitore tërësisht këmbësore dhe duke i bërë një zgjatim dhe në anën tjetër të rrugës interurbane kryesore. Kjo lidhje do të realizohet nëpërmjet një ure të gjelbër.

(në faqen
paraardhëse)
Fragment
nga harta e
kategorive të
përdorimit të
tokës
(PPV Vorë)



Pashaporta nr:	5
Kodi:	A1.5
Emërtimi:	Zonë banimi që përhapet në territor rural

Rregullat e përdorimit të tokës

Përdorimi (K. Bazë)	Banim
Përdorimi i lejuar	Banim dhe struktura ndihmëse përkatëse, Tregti, shërbime në shkallë të vogël, Shërbime publike të interesit vendor
Përdorimi në %	100
Kshr (%)	
Kshp (%)	
Përdorime të ndaluara	Të gjitha llojet e aktiviteteve prodhuese dhe përdorimet përkatëse (industri, industri e lehtë, magazina shumëve), Aktivitete tregtare me madhësi mesatare dhe të madhe, Hotele, Zyrat publike dhe private (banka, zyra postare etj)
Përdorime të kushtëzuara	

Rregullat për çdo njësi

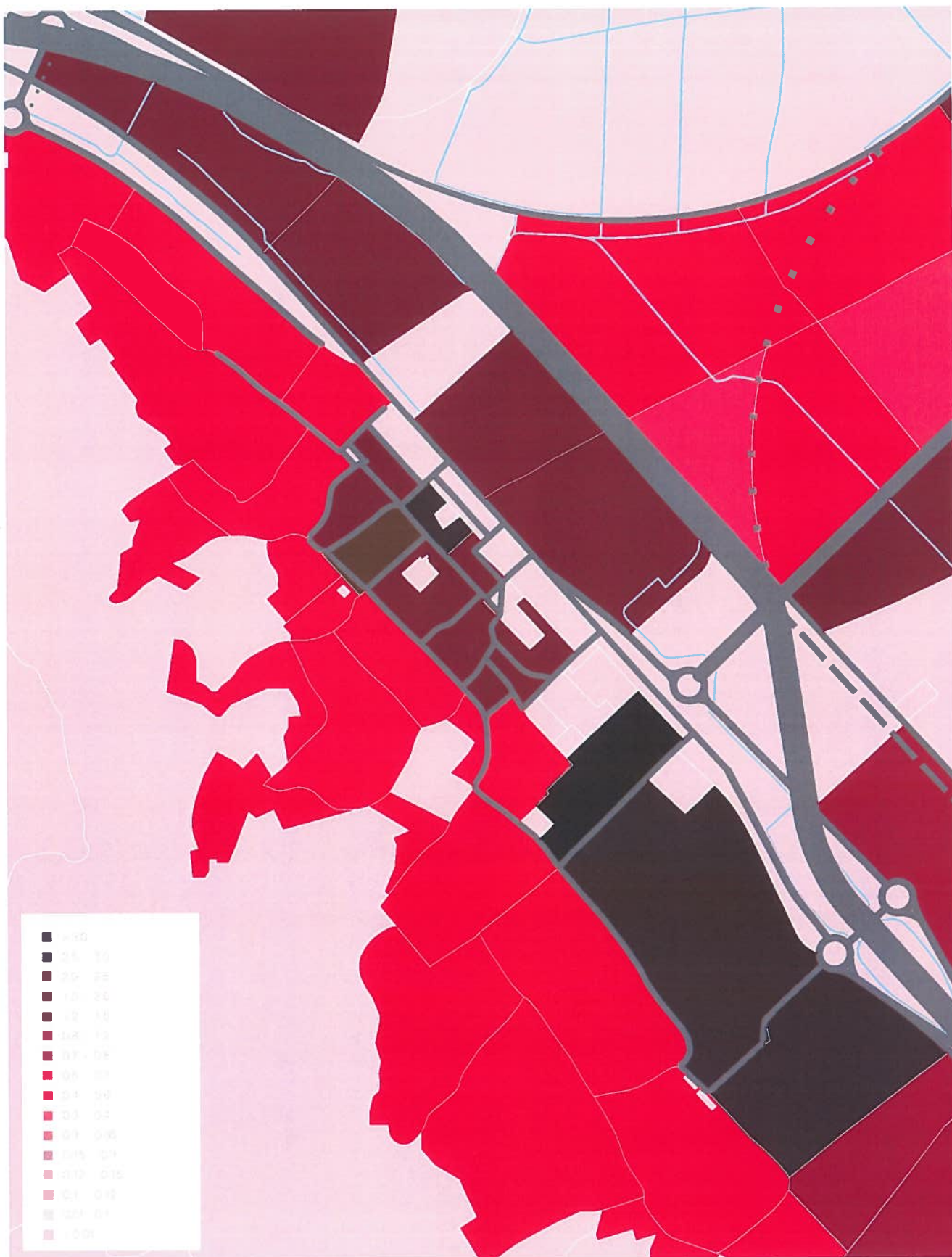
Mënyra/t e ndërhyrjes	Konsolidim
Instrumentet për drejtimin e zhvillimit	
PDV	Jo
Kushte të tjera	

Rregullore planifikimi të parces

Madhësia e parces min	300 m ²
Madhësia e parces max	400 m ²
I bruto max. (m ² /m ²)	
I neto max. (m ² /m ²)	0.6
I totale me kushte (m ² /m ²)	
Ksht maksimal i lejuar (%)	30%
Lartësia max. lejuar (kate)	2
Lartësia e propozuar (m)	8 m
Tipologjia hapësinore	Linear, Qorrsokak, Bllok
Tipologjia e ndërtesës	Shtëpi një-dy katëshe (shtëpi e shkëputur, gjysëm e shkëputur)

(në faqen
paraardhëse)
Fragment nga
harta e njësive
strukture
(PPV Vorë)

Strategjia	
Strategjia e zbatuar	OIS1. Rehabilitimi dhe ngritja e hapësirave publike brenda qendrave urbane dhe rurale
Aksion i zbatuar	Rehabilitimi i hapësirave të jashtme publike në zona publike



Pashaporta nr:	7
Kodi:	A2.1
Emërtimi:	Zonë banimi socialiste në hapësira urbane

Rregullat e përdorimit të tokës

Përdorimi (K Bazë)	Banim
Përdorimi i lejuar	Banim dhe struktura ndihmëse përkatëse, Tregti, shërbime në shkallë të vogël dhe mesatare, Shërbime publike të interesit vendor
Përdorimi në %	100
Kshr (%)	5
Kshp (%)	30
Përdorime të ndaluara	Të gjitha llojet e aktiviteteve prodhuese dhe përdorimet përkatëse (industri, industri e lehtë, magazina shumëce), Aktivitete tregtare me madhësi të madhe.
Përdorime të kushtëzuara	

Rregullat për çdo njesi

Mënyra/t e ndërhyrjes	Ripërtëritje/Rigjenerim Rizhvillim
Instrumentet për drejtimin e zhvillimit	
PDV	Po
Kushte të tjera	Ndërhyrjet e planifikuara në brendësi të këtyre zonave kanë për qëllim restaurimin dhe përmirësimin e strukturës ekzistuese urbane Në ndërtesat e ndërtuara para vitit 1990 janë të lejuara vetëm ndërhyrjet e ristrukturimit. Ndërhyrjet e shembjes dhe rindërtimit nuk janë të lejuara, përveç në rastet kur struktura ekzistuese është në gjendje të degraduar dhe përbën një rrezik serioz për sigurinë e atyre që jetojnë aty. Në rastin e shembjes, struktura e re duhet të rindërtohet sipas volumetrisë së ndërtesës ekzistuese dhe në të njëjtën gjurmë. Mbushja urbane nuk është e lejuar. Kshp, Kshr do të llogaritet vetëm në pjesën e rizhvillimit Shitesat në katun përdhe dhe në ndërtesën ekzistuese do të jetë subjekt i prishjes përveç rastit kur këto të fundit janë përdorur ekskluzivisht për banim dhe jo si pjesë e një zgjerimi në godinat ekzistuese. Në këtë rast shembja do të lejohet vetëm pas një plani të rivendosjes.

Rregullore planifikimi të parces

Madhesia e parces min	
Madhesia e parces max	
I bruto max. (m2/m2)	1.5
I neto max. (m2/m2)	
I totale me kushte (m2/m2)	
Ksht maksimal i lejuar (%)	35%
Lartësia max. lejuar (kate)	5
Lartësia e propozuar (m)	17,5 m
Tipologjia hapësinore	Blloku
Tipologjia e ndërtesës	Banesa socialiste, Ndërtesa me apartamente

(në faqen paraardhëse)
Fragment nga harta e intensiteteve të ndërtimit (PPV Vorë)

Strategjia	
Strategjia e zbatuar	OIS1. Rehabilitimi dhe ngritja e hapësirave publike brenda qendrave urbane dhe rurale, O4S2. Përmirësimi i ofertës për strehim
Aksion i zbatuar	Rehabilitimi i hapësirave të jashtme publike në zona publike Rinovim i stokut ekzistues të banesave

Pashaporta nr:	9
Kodi:	A3.1
Emërtimi:	Banesë sociale

Rregullat e përdorimit të tokës

Përdorimi (K Bazë)	Banim
Përdorimi i lejuar	Banim dhe struktura ndihmëse përkatëse: Tregti, shërbime në shkallë të vogël dhe mesatare; Shërbime publike të interesit vendor.
Përdorimi në %	100
Kshr (%)	5
Kshp (%)	20
Përdorime të ndaluara	Të gjitha llojet e aktiviteteve prodhuese dhe përdorimet përkatëse (industri, industri e lehtë, magazina shumice); Aktivitete tregtare me madhësi të madhe.
Përdorime të kushtëzuara	

Rregullat për çdo njësi

Mënyra/t e ndërhyrjes	Ripërtëritje/Rigjenerim Rizhvillim
Instrumentet për drejtimin e zhvillimit	Investim publik, PPP
PDV	Po
Kushte të tjera	Zhvillimi i këtyre njësive është i lidhur me ndërtimin e shtëpive të përballueshme. Në rast se në këtë zonë janë të pranishme grupe të prekshme që kanë nevojë për shtëpi, ata duhet të integrohen në procesin e zhvillimit dhe të zhvendosen në strukturën e re.

Rregullore planifikimi të parces

Madhesia e parces min.	
Madhesia e parces max.	
I bruto max. (m2/m2)	2.1
I neto max. (m2/m2)	
I totale me kushte (m2/m2)	
Ksht maksimal i lejuar (%)	45%
Lartësia max. lejuar (kate)	6
Lartësia e propozuar (m)	21 m
Tipologjia hapësinore	Bllok
Tipologjia e ndërtesës	Ndërtesa me apartamente (ndërtesa në linjë).

Strategjia

Strategjia e zbatuar	O4S1. Ngritja e ndërtesave të reja për banim.
Aksion i zbatuar	Përmirësimi i ofertave për strehim social; Përmirësimi i aksesit në banesat sociale nga grupet e prekshme.

Pashaporta nr:	12
Kodi:	A 4.1
Emërtimi:	Njësi banimi për rizhvillim me dendësi të lartë

Rregullat e përdorimit të tokës

Përdorimi (K. Bazë)	Banim
Përdorimi i lejuar	Banim dhe struktura ndihmëse përkatëse, Hotele dhe zyra, Tregti dhe shërbime, Shërbime publike të interesit vendor.
Përdorimi në %	100%
Kshr (%)	
Kshp (%)	
Përdorime të ndaluara	Të gjitha llojet e aktiviteteve prodhuese dhe përdorimet përkatëse (industri, industri e lehtë, magazina shumice),
Përdorime të kushtëzuara	

Rregullat për çdo njësi

Mënyra/t e ndërhyrjes	Rizhvillim
Instrumentet për drejtimin e zhvillimit	
PDV	Jo
Kushte të tjera	

Rregullore planifikimi të parces

Madhesia e parceles min	1500 m ²
Madhesia e parceles max.	
I bruto max. (m2/m2)	
I neto max. (m2/m2)	4
I totale me kushte (m2/m2)	
Ksht maksimal i lejuar (%)	50%
Lartësia max. lejuar (kate)	8
Lartësia e propozuar (m)	27 m
Tipologjia hapësinore	Bllok
Tipologjia e ndërtesës	Ndërtesa me apartamente

Strategjia

Strategjia e zbatuar	
Aksion i zbatuar	

Pashaporta nr:	36
Kodi:	AR2
Emërtimi:	Hapësirë publike

Rregullat e përdorimit të tokës

Përdorimi (K. Bazë)	Aktivitetë Shoqërore & Argëtimi
Përdorimi i lejuar	Hapësirë publike, Argëtim
Përdorimi në %	100
Kshr (%)	
Kshp (%)	
Përdorime të ndaluara	Të gjitha të tjerat.
Përdorime të kushtëzuara	Në zonat e kufizuara nuk lejohet asnjë aktivitet ndërtimi, vetëm në rastet kur janë të autorizuar nga institucionet përgjegjëse të kufizimeve Ndërtësat e ndërtuara më parë në zonat e kufizuara të përmendura më sipër, nuk do të jenë subjekt i asnjë zhvillimi të mëtejshëm si zgjerim, rinovim apo shtesa.

Rregullat për çdo njësi

Mënyra/t e ndërhyrjes	Ripërteritje/Rigjenerim
Instrumentet për drejtimin e zhvillimit	Servitut publik
PDV	Jo
Kushte të tjera	

Rregullore planifikimi të parceles

Madhesia e parceles min.	
Madhesia e parceles max.	
I bruto max. (m2/m2)	
I neto max. (m2/m2)	N/A
I totale me kushte (m2/m2)	
Ksht maksimal i lejuar (%)	N/A
Lartësia max. lejuar (kate)	N/A
Lartësia e propozuar (m)	N/A
Tipologjia hapësinore	
Tipologjia e ndërtesës	

Strategjia

Strategjia e zbatuar	O1S1. Rehabilitimi dhe ngritja e hapësirave publike brenda qendrave urbane dhe rurale O3S1. Ngritja e shërbimeve kolektive
Aksion i zbatuar	Parqe, sheshe lojrash dhe fusha sportive

Pashaporta nr:	52
Kodi:	IS
Emërtimi:	Institucione

Rregullat e përdorimit të tokës

Përdorimi (K. Bazë)	Institucione
Përdorimi i lejuar	Të gjitha përdorimet janë të lidhura (kushëzuara nga) me kategoritë bazë
Përdorimi në %	100%
Kshir (%)	
Kshp (%)	
Përdorime të ndaluara	Të gjitha të tjerat
Përdorime të kushëzuara	Leje Zhvillimi (për objektet publike) Në zonat e kufizuara nuk lejohet asnjë aktivitet ndërtimi, vetëm në rastet kur janë të autorizuar nga institucionet përgjegjëse të kufizimeve Ndërtësat e ndërtuara më parë në zonat e kufizuara të përmendura më sipër, nuk do të jenë subjekt i asnjë zhvillimi të mëtejshëm si zgjerim, rinovim apo shtesa

Rregullat për çdo njesi

Mënyra/t e ndërhyrjes	Ristrukturim/Rigjenerim
Instrumentet për drejtimin e zhvillimit	
PDV	Jo
Kushte të tjera	

Rregullore planifikimi të parceles

Madhesia e parceles min.	
Madhesia e parceles max.	
I bruto max. (m ² /m ²)	
I neto max. (m ² /m ²)	Sipas nenit 42 të rregullores së planit
I totale me kushte (m ² /m ²)	
Ksht maksimal i lejuar (%)	Sipas nenit 42 të rregullores së planit
Lartësia max. lejuar (kate)	Sipas nenit 42 të rregullores së planit
Lartësia e propozuar (m)	Sipas nenit 42 të rregullores së planit
Tipologjia hapësinore	
Tipologjia e nderteses	

Strategjia

Strategjia e zbatuar	
Aksion i zbatuar	

Pashaporta nr:	53
Kodi:	AS1.1
Emërtimi:	Arsim publik.

Rregullat e përdorimit të tokës	
Përdorimi (K. Bazë)	Arsim
Përdorimi i lejuar	Arsim publik.
Përdorimi në %	100
Kshr (%)	
Kshp (%)	
Përdorime të ndaluara	Të gjitha të tjerat
Përdorime të kushtëzuara	Leje Zhvillimi (për objektet publike). Në zonat e kufizuara nuk lejohet asnjë aktivitet ndërtimi, veçse në rastet kur janë të autorizuar nga institucionet përgjegjëse të kufizimeve. Ndërtësat e ndërtuara më parë në zonat e kufizuara të përmendura më sipër, nuk do të jenë subjekt i asnjë zhvillimi të mëtejshëm si zgjerim, rinovim apo shtesa.

Rregullat për çdo njësi	
Mënyra/t e ndërhyrjes	
Instrumentet për drejtimin e zhvillimit	
PDV	Jo
Kushte të tjera	

Rregullore planifikimi të parces	
Madhësia e parces min.	
Madhësia e parces max.	
I bruto max. (m2/m2)	
I neto max. (m2/m2)	Sipas nenit 42 të rregullores së planit.
I totale me kushte (m2/m2)	
Ksht maksimal i lejuar (%)	Sipas nenit 42 të rregullores së planit.
Lartësia max. lejuar (kate)	Sipas nenit 42 të rregullores së planit.
Lartësia e propozuar (m)	Sipas nenit 42 të rregullores së planit.
Tipologjia hapësinore	
Tipologjia e ndërtesës	

Strategjia	
Strategjia e zbatuar	O3S1. Ngritja e shërbimeve kolektive
Aksion i zbatuar	Promovimi i arsimit/edukimit

2.1.2 Parashikimet që rrjedhin nga Plani i Përgjithshëm Kombëtar

“Plani i Përgjithshëm Kombëtar (PPK) “Shqipëria 2030”, është instrumenti më i lartë i planifikimit territorial në Shqipëri, i cili adreson në mënyrë të integruar çështjet e planifikimit, duke e parë territorin shqiptar si një të tërë. Në bazë të parimeve, objektivave dhe specifikimeve të tij, do të detajohen planet e hierarkive më të ulëta. PPK ofron kornizën strategjike referuese për zhvillimin e qëndrueshëm të territorit për 15 vitet e ardhshme, me qëllim sigurimin e zhvillimit të balancuar ekonomik e social të vendit, menaxhimin e përgjegjshëm të burimeve natyrore të tij, mbrojtjen e mjedisit, ndërkohë që siguron përdorimin racional të tokës.”

Vizioni i PPK Shqipëria 2030

PPK vendos një prioritet strategjik parësor, realizimin dhe finalizimin e Projekteve strategjike të integritetit të vendit me Europën. Projekti që prek nga afër bashkinë Vorë dhe që ka ndikimin e tij të drejtpërdrejtë në hartimin e Planit të Detyruar Vendor është Korridori VIII (autostrada SH2) si rrugë parësore e transportit të mallrave (Lidhja më e shkurtër e detit Mesdhe me Detin e Zi; Durrës Varna/ Durrës - Stamboll).

Organizimi i territorit nga PPK

Ashtu si përcaktohet edhe nga rregullorja e Planifikimit të Territorit, për organizimin e territorit për qëllime planifikimi PPK përcakton 5 Sistemet territoriale:

- Sistemin URBAN, i cili formohet nga bashkimi i territoreve urbane dhe kufizohet nga vija e gjelbër;
- Sistemin UJOR, që është tërësia e burimeve nëntokësore dhe mbitokësore ujore, që përmban të gjithë trupat ujorë, përfshirë brigjet sipas përcaktimeve të legjisllacionit të posaçëm;
- Sistemin BUJQËSOR, që përbëhet nga toka bujqësore, e zënë me bimët e arave, pemishtet, vreshtat dhe ullishtat, kudo ku ndodhet dhe që ka veçori thelbësore të saj pjellorinë dhe kanalet, rezervuarët në shërbim të saj;
- Sistemi INFRASTRUKTUROR, i cili përbëhet nga këto elemente kyç:
 - o Transporti – përfshirë transportin publik, hekurudhor, ajror e detar;
 - o Energji – përfshirë elektricitetin, naftën, gazin, pasuritë minerare;
 - o Kommunikimin – përfshirë rrjetin e telekomunikimit, fibraoptike, etj.
- Sistemi NATYROR, i cili përbëhet nga peizazhet, hapësirat e paprekuara të natyrës, korridoret ekologjike dhe hapësirat që kanë një kategori bazë të përdorimit “natyrë”;

Sistemet që preken nga hartimi i Planit të Detyruar Vendor për Njësinë Administrative

Vorë janë:

Sistemi URBAN

PPK vë theksin tek “Zhvillimi policentrik, inteligjent dhe gjithëpërfshirës” dhe tek metodologjia e “hierarkizimit të qendrave urbane”. PPK propozon:

- Konsolidim dhe Rigjenerim - Metropoli, Qendrat Primare Urbane;
- Përforsim dhe Rigjenerim - Qendrat e treta (terciare) Urbane Qendrore;
- Fuqizim dhe Rigjenerim - Qytetet Porta dhe Qendrat Urbane Lindore;
- Kooperim - në nivel Kombëtar.

Sistemi INFRASTRUKTUROR

Siç theksohet edhe në hyrje, sistemi i infrastrukturës është i një rëndësie thelbësore në realizimin e vizionit të PPK 2030, për Shqipërinë si një Hub energjitik për rajonin dhe qendër ndërlidhëse për Evropën juglindore.

Integrimi hapësinor i vendit dhe shpërndarja e balancuar e flukseve brenda territorit, varet nga rritja e kapacitetit të transportit të njerëzve, mallrave, energjisë dhe informacionit. Përmirësime për sa i përket eficiencës në kohë, uljes së kostos dhe shkurtimit të distancave.

2.1.3 Parashikimet që rrjedhin nga plani i integruar ndër-sektorial për zonën ekonomike Tiranë-Durrës

Rajoni Ekonomik Tiranë-Durrës si një ekonomi lider e cila konkuron në nivel ndërkombëtar, si hapësirë e rëndësishme ekonomike e politike, e cila arrin të konkurrojë me rajonet e tjera metropolitane në tërheqjen e zyrave qendrore të programeve e institucioneve ndërkombëtare e bazuar në investime inovative të cilat promovojnë bizneset kreative të bazuara në njohuri si dhe nxisin një nivel të lartë edukimi dhe aftësish profesionale.

Një rajon me një cilësi e jetese të lartë, që promovon dhe respekton stilet e shëndetshme të jetesës, aksesit në shërbime shëndetësore cilësore dhe zhvillimin e komuniteteve të qëndrueshme.

OS1 zhvillimi i qëndrueshëm ekonomik

OS2 përmirësimi i cilësisë së jetës në qendrat rurale dhe urbane

OS3 përmirësimi i infrastrukturës, transportit dhe lëvizshmërisë

OS4 mbrojtja dhe përmirësimi i cilësisë së mjedisit natyror

Politika e zhvillimit urban

Pu1 - Policentrizmi dhe hierarkia e qendrave urbane - Vorë qendër terciare-logjistike, banim alternativ

Pu2 - Konsolidim nëpërmjet densifikimit dhe rigjenerimit të qendrave urbane

Pu3 - Integrimi i zonave informale

Pu4 - Strehim social

Pu5 - Hapësira rajonale gjithëpërfshirëse komunitare

Pu6 - Efiçenca energjitike e godinave

Pu7 - Rrjeti i lëvizshmërisë së lehtë

Politikat e zhvillimit të infrastrukturës

Pt1 - Rrjetet rrugore strategjike rajonale - Buffer 100 m nga të dy krahët e akseve strategjike

Pt2 - Sistemi multimodal dhe transporti publik ndërurban - Stacionet multimodale në Vorë, Sukth dhe Durrës

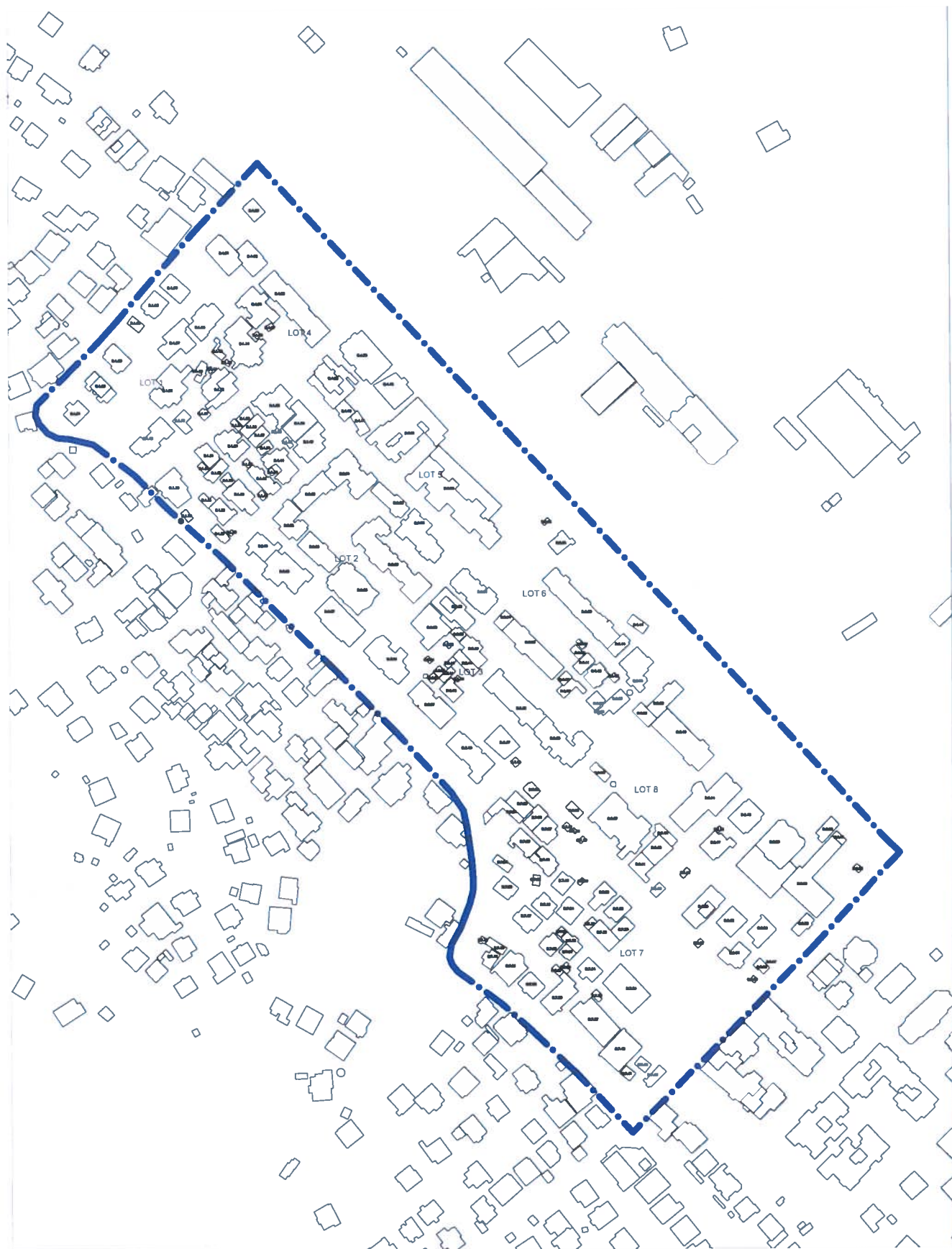
Pt6 - Lëvizja me biçikleta dhe ecje

Pt7 - Infrastruktura energjia dhe telekomunikacioni

Politikat e zhvillimit mjedisor

Pm3 - Menaxhimi i rrezikut nga katastrofat natyrore - Zona sizmike

2.2 Përmbledhja e gjetjeve të vlerësimit të gjendjes ekzistuese të territorit dhe identifikimi i çështjeve për t'u zgjidhur nga strategjia



Sipërfaqe Totale (m ²)	Sipërfaqe e Loteve (m ²)		Sipërfaqe Rrugësh (m ²)	%
100783	LOT.01	7458	17,073	16.94%
	LOT.02	4837		
	LOT.03	8018		
	LOT.04	4577		
	LOT.05	4051		
	LOT.06	6082		
	LOT.07	9587		
	LOT.08	7479		
	LOT.09	7787		
	LOT.10	12246		
	LOT.11	4958		
	LOT.12	2837		
	LOT.13	3793		
	Total:	83710	83.06%	

LOT.01	NR. KATE	GJURMA (m²)	TOTAL (m²)
B.1.01	1	120	120
B.1.02	2	170	340
B.1.03	2	52	104
B.1.04	1	45	45
B.1.05	2	142	284
B.1.06	3	151	453
B.1.07	5	254	1270
B.1.08	5	243	1215
B.1.09	5	341	1705
B.1.10	1	52	52
B.1.11	1	7	7
B.1.12	1	43	43
B.1.13	1	10	10
B.1.14	1	400	400
B.1.15	5	253	1265
B.1.16	2	82	164
B.1.17	1	30	30
B.1.18	1	153	153
	1	168	168
B.1.19	4	258	1032
B.1.20	1	25	25
B.1.21	1	113	113
B.1.22	3	93	279
B.1.23	1	212	212
B.1.24	1	25	25
B.1.25	1	59	59
B.1.26	2	95	190
B.1.27	1	80	80

B.1.28	5	307	1535
B.1.29	1	6	6
B.1.30	1	25	25
B.1.31	1	45	45
B.1.32	1	41	41
B.1.33	1	16	16
B.1.34	1	43	43
B.1.35	1	20	20
B.1.36	3	240	720
B.1.37	1	60	60
B.1.38	1	8	8
B.1.39	2	126	252
B.1.40	1	212	212
B.1.41	1	19	19
B.1.42	1	145	145
B.1.43	1	12	12
B.1.44	1	225	225
B.1.45	1	245	245
B.1.46	1	76	76
B.1.47	1	26	26
B.1.48	2	167	334
		5,740	13,908
LOT.02	NR. KATE	GJURMA (m ²)	TOTAL (m ²)
B.2.01	3	176	528
B.2.02	5	262	1310
B.2.03	5	253	1265
B.2.04	5	419	2095
B.2.05	2	388	776
B.2.06	5	263	1315
B.2.07	2	403	806

B.2.08	4	485	1940
B.2.09	5	710	3550
		3,359	13,585
LOT.03	NR. KATE	GJURMA (m ²)	TOTAL (m ²)
B.3.01	2	377	754
B.3.02	1	313	313
B.3.04	1	9	9
B.3.05	1	8	8
B.3.06	1	41	41
B.3.07	2	338	676
B.3.08	1	21	21
B.3.09	1	24	24
B.3.10	1	22	22
B.3.11	1	37	37
B.3.12	1	98	98
B.3.13	1	8	8
B.3.14	2	91	182
B.3.15	2	155	310
B.3.16	3	348	1044
B.3.17	1	199	199
B.3.18	1	19	19
B.3.19	5	444	2220
B.3.20	5	464	2320
		3,016	8,305
LOT.04	NR. KATE	GJURMA (m ²)	TOTAL (m ²)
B.4.01	4	262	1048
B.4.02	3	198	594
B.4.03	1	91	91

B.4.04	1	294	294
B.4.05	3	282	846
B.4.06	1	11	11
B.4.07	1	15	15
B.4.08	4	163	652
	3	287	861
B.4.09	7	292	2044
B.4.10	4	78	312
B.4.11	2	76	152
B.4.12	1	255	255
		1,153	2,899
LOT.05	NR. KATE	GJURMA (m ²)	TOTAL (m ²)
B.5.01	10	786	7860
B.5.02	1	190	190
B.5.03	2	392	784
B.5.04	5	895	4475
	1	475	475
		5,042	20,959
LOT.06	NR. KATE	GJURMA (m ²)	TOTAL (m ²)
B.6.01	2	346	692
B.6.02	1	9	9
B.6.03	2	104	208
B.6.04	1	68	68
B.6.05	5	418	2090
B.6.06	5	602	3010
B.6.07	1	38	38
B.6.08	1	84	84
B.6.09	1	35	35
B.6.10	1	15	15

B.6.11	2	80	160
B.6.12	2	123	246
B.6.13	1	18	18
B.6.14	2	65	130
		2,005	6,803
LOT.07	NR. KATE	GJURMA (m ²)	TOTAL (m ²)
B.7.01	1	107	107
	1	22	22
B.7.02	2	122	244
B.7.03	1	50	50
B.7.04	1	52	52
B.7.05	1	152	152
B.7.06	1	103	103
B.7.07	1	138	138
B.7.08	2	104	208
B.7.09	1	24	24
B.7.10	2	147	294
B.7.11	1	15	15
B.7.12	1	6	6
B.7.13	1	9	9
B.7.14	1	13	13
B.7.15	1	70	70
B.7.16	1	54	54
B.7.17	3	146	438
B.7.18	2	122	244
B.7.19	1	99	99
B.7.20	1	10	10
B.7.21	3	230	690
B.7.22	1	103	103

B.7.23	1	20	20
B.7.24	3	136	408
B.7.25	3	133	399
B.7.26	3	131	393
B.7.27	1	23	23
B.7.28	1	18	18
B.7.29	2	51	102
B.7.30	1	70	70
B.7.31	1	28	28
B.7.32	2	124	248
B.7.33	3	240	720
B.7.34	1	113	113
B.7.35	3	152	456
B.7.36	1	94	94
B.7.37	2	382	764
B.7.38	1	24	24
B.7.39	2	375	750
B.7.40	3	304	912
B.7.41	1	41	41
B.7.42	1	47	47
B.7.43	2	40	80
		4,444	8,855
LOT.8	NR. KATE	GJURMA (m ²)	TOTAL (m ²)
B.8.01	1	64	64
B.8.02	1	5	5
B.8.03	1	127	127
B.8.04	2	268	536
B.8.05	1	47	47
B.8.06	1	60	60
B.8.07	1	656	656

B.8.08	2	95	190
B.8.09	4	184	736
B.8.10	3	515	1545
B.8.11	1	126	126
B.8.12	2	160	320
B.8.13	1	75	75
B.8.14	3	586	1758
B.8.15	1	37	37
B.8.16	1	19	19
B.8.17	2	183	366
B.8.18	1	9	9
B.8.19	3	225	675
B.8.20	4	285	1140
B.8.21	3	15	45
B.8.22	3	163	489
B.8.23	2	157	314
B.8.24	3	158	474
B.8.25	1	10	10
B.8.26	1	42	42
B.8.27	1	5	5
B.8.28	2	449	898
	2	475	950
B.8.29	1	93	93
B.8.30	2	620	1240
B.8.31	1	31	31
B.8.32	1	82	82
B.8.33	1	14	14
		6,040	13,178

2.2.1 Gjetjet e vlerësimit të gjendjes ekzistuese të territorit

2.2.2 Çështjet për t'u zgjidhur nga strategjia

Objektivat strategjikë (përshkrim)

2.3 Vizioni i zhvillimit të zonës dhe drejtimet për zhvillimin e saj

Konsolidimi i peizazhit të formuar urban në territorin e bashkisë Vorë

Vora është një qytet i vogël, ngjeshur mes të kodrave dhe autostradës që lidh Durrësin me Tiranën. Qyteti është i lidhur në mënyrë strategjike me Tiranën, Durrësin dhe Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës, në Rinas. Ky pozicion ka ndikuar zhvillimin urban të bërthamës së tij, të konsoliduar. Shtylla kurrizore e qytetit përbëhet nga disa ndërtesa banimi shumëkatëshe, të ndërtuara gjatë regjimit socialist. Pjesa tjetër e qytetit është rritur në mënyrë të menjëhershme, duke negociuar me hapësirën e vogël ndërmjet këmbëve të kodrave dhe autostradës.

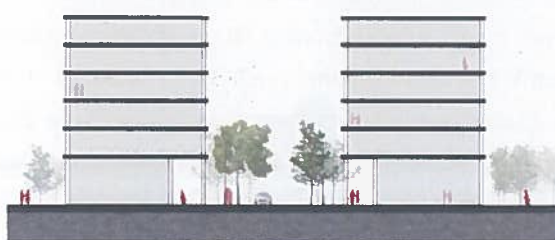
Afërsia e Vorës me një linjë të tillë të madhe infrastrukturore është një burim thelbësor për qytetin, por në të njëjtën kohë është padyshim edhe një problem. Linja e prerë e autostradës detyron Vorën për t'u zhvilluar vetëm në anën lindore, duke detyruar qytetin të jetë krejtësisht i shkëputur nga ana tjetër dhe në këtë mënyrë, nga linja hekurudhore.

Vizioni i projektit

Mes bashkive, territoret e të cilave u prekën nga pasoja e tërmetit të 26 nëntorit 2019, Vora përfaqëson ndoshta rastin më klasik të mundësive që ndonjëherë një komuniteti i zbulohen pas fatkeqësive të kësaj shkalle. Me një numër të madh të banesave kolektive të shpallura të papërdorshme, Vora, qendër e bashkisë me të njëjtin emër, është vënë përballë sfidës së rëndësishme të trajtimit të gjendjes posttërmet jo vetëm në raport me domosdoshmërinë e zgjidhjes së strehimit për familjet e dëmtuara. Tashmë, kjo “qytetëzë” ka mundësinë historike që nëpërmjet rindërtimit, të marrë fytyrën e vërtetë të një qendre urbane.

Koncepti urbanistik i rindërtimit për Vorën buron thelbësisht nga nevoja që ky proces të marrë jetë në po atë territor. Rindërtimi i banesave kolektive brenda qytetit të sotëm, shoqëruar me përmirësimin dhe përforcimin e pëlhurës urbane, është i nevojshëm për të konfirmuar ekzistencën e tij si qendër administrative, por dhe social-kulturore e arsimore e bashkisë Vorë edhe në të ardhmen.

Qysh në procesin e hartimit të PPV-së Vorë, ndërmarrë nga qeveria Shqiptare në vitin 2016 dhe përfunduar në 2019, marrdhënia e këtij qyteti me infrastrukturën e rëndësishme rrugore kombëtare Tiranë - Durrës doli në pah si një çështje që kërkon zgjidhje



të qëndrueshme. Fushata e rindërtimit mund të jetë çelësi i zgjidhjes edhe për këtë.

Nëpërmjet materialit në vijim, shfaqet mundësia e arritjes së një sërë zgjidhjesh në mënyrë të integruar, brenda territorit, duke garantuar ekuilibrin social, financiar, mjedisor e infrastrukturor të kësaj qendre urbane dhe komunitetit të saj.

Koncept - ideja e parashtruar ngrihet mbi parimet universale të zhvillimit të qytetit, të cilat mungojnë tërësisht në gjendjen e sotme. Mundësia e rindërtimit, jep nxitje për zhvendosjen e qendrës gravitacionale të Vorës nga skaji buzë superstradës, në brendësi. Ky aks i munguar vertebral shërben si një kolonë ku mbërthehen strukturat e reja të banimit, por dhe shërbime të munguara publike. Rizhvillim dhe Ristrukturim urban përmes Rindërtimit është deviza e projektit tone për Vorën. Grupi ynë i ekspertëve ka nisur punën me analizën dhe studimin e zonave të veçanta ku gjenden ndërtesat e dëmtuara. Më tej, për të krijuar një propozim të qëndrueshëm, ndërtuam një skenar të rrjetit rrugor, që është rezultat i arsyetimit mbi atë ekzistues si dhe nevojat e mundësitë që parashtrohen lidhur me ndërhyrjen. Rrjeti rrugor I propozuar do të ndihmojë njëkohësisht dhe për ndarjen e zones së rindërtim-rizhvillimit në pjesë të veçanta, që do të korrespondojnë me faza të ndryshme të realizimit të projektit. Duke parë se zona më e dëmtuar është ajo me përqendrimin më të lartë të banesave kolektive deri në 5 kate, mendojmë që ajo të jetë edhe zona e parë që do të zhvillohet. Më tej, masterplani do të përcaktojë etapat e zhvillimit duke u bazuar në nevojën për prishje, për strehim dhe për t'i hapur udhë kompletimit të një komponenti të rëndësishëm.

Sistemi Rrugor

Sistemi i ri rrugor mundëson qarkullim të automjeteve përreth loteve në mënyrë që të krijohen hapësirat për rrugët e këmbësorëve dhe biçikletave në brendësi të blloqeve të ndërtesave. Për secilin Lot do të synohet realizimi i objektivit “nivel i tokës pa makinë” (free car ground) duke propozuar parkime nëntokësore me akses automjesh nga rruga qarkuese e bllokut. Në këtë mënyrë dizajni i hapësirave të jashtme bëhet një nga çështjet kryesore për t'u trajtuar e pasuruar me veprimtari dhe programe të ndryshme si sipërfaqe të gjelbra, hapësira të pajisura për lojëra fëmijësh, sport, zbavitje, qëndrim, lexim etj. “Sheshi” i sotëm i Vorës shndërrohet në një park-pyll mbrojtës (buffer) me pemë të larta e të mbjella dëndur përgjatë superstradës (autostradës) Tiranë-Durrës, që do të zvogëlojë efektin negativ të përballjes së qytetit me korridorin infrastrukturor më të fuqishëm të vendit. Në propozimin tone, një vend të rëndësishëm zë trajtimi i unazës së “vogël” të Vorës. siç është planifikuar dhe në Planin e Përgjithshëm Vendor, duke mundësuar kështu shmangjen e mëtejshme të nivelit të mirëqenies në Vorë.

Rruga e brendshme “Demokracia” shndërrohet në bulevardin e qytetit, ku funksione të rëndësishme publike dhe private në shërbim të qytetarëve mbërthehen në harmoni si në një kolonë vertebrale. Përgjatë këtij bulevardi ne propozojmë ngritjen ose ritrajtimin e disa nukleve të forta publike, si kompleksi shkollor, tregu i qytetit, qendra e re qytetase,

apo ndërtesa e re e bashkisë. Sikurse në projektet e mëparshëm që trajtojnë këtë territor (DURANA - Përmirësimi i korridorit Tiranë-Durrës; PPV-Vorë etj.) gjen vend të rëndësishëm nevoja për të sjellë në vëmendjen e banorit të Vorës, por dhe të vizitorëve apo kalimtarëve, afërsinë mbresëlënëse të qytetit me peizazhin kodrinor. Për këtë, do të shërbejnë korridoret pamore (rrugë, oborre të brendshme blloqesh) të cilat “rrjedhin” nga kodra në drejtim të qendrës së re të qytetit, duke mundësuar sjelljen e peizazhit në brendësi të zonës më urbane.

Volumet janë modulare dhe shumëfisha të 1.8 m, me një gjerësi të rregullt prej 12.6 m, në mënyrë që të thjeshtësohet zbatimi dhe përshtatja e tipologjive të apartamenteve në trupin e ndërtesave. Përmasat e përdorura të ndërtesave lejojnë aplikimin e teknologjive të ndryshme, përfshirë edhe atë me elemente të parafabrikuar. Ndërtesat janë segmentuar duke përdorur një ritëm dhe “rrjet” të rregullt, për të garantuar ndriçim e ventilim natyror në brendësi të oborreve dhe vazhdimësi me hapësirat më publike të masterplanit në terma programatik dhe të këndeve pamore.

Lartësitë e ndërtesave janë të ndryshme, nga 1,2 deri në 4,6 kate - konfigurimi final mund të përshtatet lehtësisht me nevojat në terma të dendësisë dhe sipërfaqeve të kërkuara, sepse distancat midis objekteve e lejojnë atë. Në këtë mënyrë, silueta bëhet e copëtuar dhe më e përshtatur me kontekstin ekzistues për tipet e ndërtesave që duken informale dhe të fragmentuara me një dimension në shkallë të vogël.

Projekti artikullohet në dy faza realizimi:

- Faza e parë për të kryer prishjet e ndërtesave të dëmtuara rëndë nga tërmeti dhe për të cilat parashikohet një rindërtim/riparim, përveç përkufizimit të sistemit të ri rrugor;
- Faza e dytë e lidhur me rikualifikimin urban dhe me potencializimin e strukturave ekzistuese, me planifikimin dhe projektimin e hapësirave të gjelbra dhe të ndërtesave të reja që do të përfshijnë funksionet publike dhe një zgjerim të ndërhyrjeve të ndërtimit të ri për zonën juglindore dhe asaj jugperëndimore.

Ri-projektimi i lëvizshmërisë konsiston në lokalizimin e qarkullimit përgjatë perimetrit të zonës së ndërhyrjes dhe shqyrtimin e aksit paralel me rrugën Tiranë-Durrës si segment i rrugës dytësore. Një aks i tillë, i potencializuar, e shpërndan zonën në mënyrë gjatësore, duke e deleguar qarkullimin e biçikletave dhe këmbësorëve në shtigje më të vegjël, në brendësi të loteve. Nga perimetri i zonës aksesohen parkimet e zhytura nën tokë dhe të lokalizuara nën gjurmën e vetë ndërtesave, në mënyrë të tillë që të lirojnë hapësirat e brendshme që u përkasin loteve për t'i përdorur ato posaçërisht për vendet publike, hapësirat e gjelbra dhe vendet e takimeve dhe shoqërizimit.

Përkufizimi i një boshti qendror gjeneron edhe një lloj zone buffer të ndërfutur midis ndërtesave me funksion rezidencial dhe rrugës Tiranë-Durrës: ky shirit konfigurohet si

Handwritten notes at the bottom left corner, possibly indicating a date or page number.



një bulevard i vërtetë prej rreth 20 m në gjerësi, në të cilin shartohen funksionet kryesore publike me hapësirat e gjelbra për freskim dhe shplodhje. Mbjellja e pemëve të reja dhe rikualifikimi i barrierës akustike rruogore aktuale do të konkurrojnë për të ulur nivelin e zhurmave të perceptuara duke sjellë si pasojë rritjen e cilësisë së hapësirave dhe të shijimit të tyre.

Projekti i ndërtesave

Koncepti i zhvillimit volumetrik riinterpretet karakteret identitare dhe konstruktive lokale. Aktualisht, konfigurimi urban i Vorës është i përcaktuar nga një grumbullim i ndërtesave me shkallë të vogël të përhapura në territor që, edhe pse janë në karakterin e tyre episodik, përkufizojnë asetin dhe identitetin e qytetit. Qasja metodologjike në planifikim do të ndjekë një linjë përafruese zhvillimi, duke parashikuar realizimin e ndërtesave me forma dhe lartësi të ndryshme, impiante planimetrike të thjeshta dhe lineare.

Projekti do të zhvillohet mbi një linjë projektimi të karakterizuar në të njëjtën kohë nga fragmentimi i volumeve, me qëllimin për të garantuar komunikimin e loteve të ndryshme në nivel pamor dhe të përshkueshmërisë, dhe nga uniteti i imazhit, me synimin për t'i dhënë hapësirës së jashtme një identitet të ri bashkëkohor dhe dinamik.

Masterplani është vendosur mbi një grid modular dhe ndërtesat janë vendosur mbi një trup konstant prej një gjerësie modulare shumë-fish i 1.8 m: kjo zgjedhje mundëson projektim dhe shpërndarje të lehtë të parkimeve dhe një modulim të tipeve të apartamenteve sipas kërkesave, duke e bërë dinamike shpërndarjen e ndërtesave në lote dhe konfigurimin e hapësirave.

Kushtëzimet Ligjore

Sipërfaqja për të cilën duhet hartuar Plani i Detyruar Vendor përkon me atë të një kompleksi banimi, referuar draftit zyrtar “Standardet e Planifikimit dhe Normat e Projektit brenda sistemit urban”, sipas të cilit:

Kompleksi i banimit është njësia urbane e banimit që përbëhet nga 3-4 grupe objektsh banimi me popullsi 3000 – 4000 banorë dhe sipërfaqe 6–8 ha, e përcaktuar për ndërtime shumëfamiljare, e cila mund të shtrihet deri 20 - 30 ha për ndërtime objektsh njëfamiljare. Baza e organizimit të kompleksit të banimit janë:

- objektet shoqërore;
- objektet e shërbimit si, kopshti dhe çerdhja;
- njësitë e shërbimit tregtar;
- terrenet sportive për fëmijë.

Kusht i detyrueshëm: duhet te pajiset me impjant pastrimi për ujrat e zeza (minimalisht

gropë septike për 2,000 persona, të multiplikueshëm deri në 2 – 3 njësi), nëse nuk mund të lidhet me rrjetin e kanalizimeve të qendrës urbane. Ky dokument përcakton gjithashtu edhe kriteret e zhvillimit të kompleksit të banimit, si më poshtë:

Nr.	Kriteret e zhvillimit të kompleksit të banimit	Normat
1	Sipërfaqe minimale bruto për banim (m ² /banor)	25
2	Sipërfaqe minimale bruto për shërbime dhe zyra (m ² /banor)	5
3	Poste parkimi (auto/njësi banimi)	1
4	Poste parkimi në vende të hapura, për persona me aftësi të kufizuara (1 njësi/25 poste parkimi)	0.04
5	Terrenet e gjelbra, pjesë e hapësirave të hapura publike në nivel blloku (gjelbërim, rekreacion, sport) (m ² gjelbërim/banor)	≥ 5
	gjelbërim në nivel blloku, jo më pak se (m ² /banor)	2
	gjelbërim i objekteve shoqërore, jo më pak se (m ² /banor)	2
	gjelbërim rrugor, jo më pak se (m ² /banor)	1
6	Territoret rekreative në shërbim të shplodhjes dhe aktivitetit sportiv (m ² /banor)	≥ 4
	sipërfaqja bazë duhet të jetë minimalisht (m ² /banor)	3
	sipërfaqe shoqëruese ndihmëse, e cila mund të zhvillohet në territore të niveleve të tjera nga kuota e sistemimeve (m ² /banorë)	1
	kur është i mundur bashkimi së bashku me zonën më të afërt të parkut të lagjes, sipërfaqja e agreguar për rekreacion duhet të llogaritet (m ² /banor)	6
7	Sipërfaqet e nevojshme për ndërtesat e çerdheve (m ² /banor)	0.3
	çerdhet duhet të aksesohen të paktën nga një rrugë minimalisht 10 m, me dimensione trup rruge (m)	1.5+7+1.5
	koeficienti i shfrytëzimit duhet të jetë jo më shumë se (%)	≤ 35
	sipërfaqja totale e pronës për ndërtimin e çerdhes duhet të llogaritet të paktën (m ² /fëmijë)	40
	sipërfaqja totale e çerdhes duhet të jetë (m ²)	≥ 1500
8	Sipërfaqet e nevojshme për ndërtesat e kopshteve (m ² /banor)	1
	kopshtet duhet të aksesohen të paktën nga një rrugë minimalisht me dimensione trup rruge 10 m, të ndara si vijon (m)	1.5+7.1.5
	koeficienti i shfrytëzimit duhet të jetë jo më shumë se (%)	≤ 25
	sipërfaqja totale e pronës për ndërtimin e kopshtit duhet të llogaritet të paktën (m ² /fëmijë)	18-25
	sipërfaqja totale e kopshtit duhet të jetë (m ²)	1000-1500

2.4 Objektivat strategjike për zhvillimin e zonës

O1 - Rizhvillim nëpërmjet rindërtimit/ Redevelopment through Reconstruction				
Objektivat Strategjike/	Strategic objectives	Politika, Programe, Projekte/ Projects	Policies, Programmes,	Veprime/ Actions
O1S1 Modelimi i mjedisit të ndërtuar urban/ Modeling of the built environment	Strehimi i familjeve mbetur të pastrehë pas tërmetit/ Resettlement of families remained unsheltered after the earthquake	Strehimi i familjeve të shpërngulura nga banesat e papërshtatshme (barrakat)/ Rehousing of families that live in the existing barracks		Prishja e banesave kolektive ekzistuese të shpallura të pabanueshme/ Demolition of existing collective housing declared uninhabitable
				Ngritja e banesave të reja kolektive/ Building of new collective housing
	Forcimi i shërbimeve publike/ Strengthening of public services			Prishja e banesave ekzistuese “barrakat”/ Demolition of existing housing group of “barracks”
				Ngritja e banesës së re kolektive për familjet e ish-barrakave/ Building of new collective housing for the families of ex-barracks
				Ndërtesë e re për administratën e Bashkisë/ New municipality building
				Ndërtesë e re për kopshtin “Muçaj”/ New kindergarten....
				Tregu i qytetit/ Town Market
				Qendër qytetase - Bibliotekë/ Civic Center - Library
				Qendër shëndetësore/ New health care unit
	Gjenerimi dhe modelimi i hapësirës së re urbane/ Generation and modelling of the new urban space			Shesh lojërash në oborrin e blloqeve të reja të banimit/ Playground in the courtyard of new housing blocks
				Teatër i hapur/ Outdoor Theater
				Skate Park/ Skate Park
				Ngritja e hapësirave të pushimit/ Creation of Resting area
				Krijimi i hapësirës sportive publike/ Construction of the public sportive area

OIS2 Infrastrukturë e re bashkëkohore për qytetin e Vorës/ New, contemporary infrastructure for the town of Vora	Ngritja e infrastrukturës së re të lëvizjes/ Construction of the new mobility infrastructure	Transformimi i rrugës “Demokracia” në bulevardin e qytetit/ Transformation of “Demokracia” street to the main town promenade (boulevard)
		Rehabilitimi i rrugës Unaza/ Rehabilitation of the ring-road “Unaza”
		Ndërtimi i rrjetit të ri rrugor për zonën e rindërtimit/ Construction of new road system for the reconstruction area
		Ndërtimi i mbikalimit të ri në hyrje të qytetit/ Construction of a new overpass at school area
		Ndërtimi i mbikalimit të ri në dalje të qytetit - vazhdim i rrugës “Unaza”/ Construction of a new overpass near the exit of “Unaza” street.
	Nxitja e lëvizshmërisë së butë në territor/ Promotion of soft mobility in the territory	Ndërtimi i korsive të biçikletave në zonën e rindërtimit/ Construction of bicycle lanes within the reconstruction area
		Përmirësimi i rrugëve lidhëse të qytetit me kodrën/ Improvement of the roads that connect the towm with the hills
		Zbatimi i projektit për përmirësimin urban të korridorit Tiranë-Durrës - Ndërtimi i vend-soditjes në kodrën mbi Vorë/ Implementation of the “Beautification” project of Tiranë-Durrës korridor - Construction of the viewpoint on the hill over the town
		Shtimi i hapësirave për lëvizjen e këmbësorëve/ Increase of the pedestrian roads, squares, spaces.
	Ngritja e infrastrukturës së re të furnizimit me ujë dhe të kanalizimeve të ujërave të përdorur/ Establishment of new water supply and wastewater infrastructure	Ndërtimi i rrjetit të ri të furnizimit me ujë për zonën e Rindërtim-Rizhvillimit/ Construction of the new water supply network for the area of Reconstruction-Redevelopment
		Ndërtimi i rrjetit të ri të kanalizimeve për zonën e Rindërtim-Rizhvillimit/ Construction of the new wastewater network for the area of Reconstruction-Redevelopment
	Ngritja e infrastrukturës së re të furnizimit me energji elektrike, telefoni, internet etj./ Establishment of new electricity supply infrastructure, telephone, internet etc.	Ndërtimi i rrjetit të ri të furnizimit me energji elektrike, telefoni, internet etj. për zonën e Rindërtim-Rizhvillimit/ Construction of the new electricity supply infrastructure, telephone, internet etc. for the area of Reconstruction-Redevelopment
		Ngritja e ndriçimit publik urban në zonën e Rindërtim-Rizhvillimit/ Establishment of Urban Public Lighting in Reconstruction-Redevelopment Area
		Përmirësimi i ndriçimit publik urban në qytet/ Improvement of Urban Public Lighting in town
OIS3 Rritja e cilësisë së Mjedisit / Improvement of the quality of the environment	Zbutja e efektit të autostradës mbi qytet / Mitigate the effect of the highway on the city	Ngritja e parkut (pyllit) mbrojtës përgjatë autostradës/ Building of the buffering park (forest) along the highway.
		Zbatimi i projektit për përmirësimin urban të korridorit Tiranë-Durrës duke nisur me segmentin e Vorës/ Implementation of the “Beautification” project of Tiranë-Durrës highway starting with Vora segment
	Përmirësimi i mjedisit urban/ Improvement of the urban environment	Ngritja e terracave të gjelbërta në banesat e reja kolektive/ Creation of green terraces in the new housing bloocks
		Mbjellje e gjelbërimit të lartë dhe të ulët rrugor/ Planting high and low road vegetation
	Ngritja e menaxhimit të mbetjeve urbane në nivel bashkëkohor/ Establishment of contemporary urban waste management	Vendosja e sistemit të ri të grumbullimit të mbetjeve urbane në zonën e Rindërtim-Rizhvillimit/ Establishment of new urban waste collection system in Reconstruction-Redevelopment Area

3 PLANI I DETAJUAR I ZHVILLIMIT TË TERRITORIT

3.1 Plani i Përdorimit të Tokës

Për të siguruar realizimin e objektivave të përcaktuar në vizionin për zhvillimin e territorit, PDyV përcakton kategoritë dhe nënkategoritë sipas Përdorimit të propozuar të Tokës për secilën nga njësitë strukturore të përcaktuara.

Përkufizime dhe propozime të lidhura me kategoritë e përdorimit të tokës përshkruhen më poshtë:

A / Banim - përfshin territore dhe struktura ku kryhen funksione dhe aktivitete të banimit.

AS / Arsim - përfshin territore dhe struktura ku kryhen funksionet dhe aktivitetet e arsimit në të gjitha nivelet: parashkollor, i ulët, i mesëm dhe i lartë, sipas legjislacionit përkatës.

INT / Infrastrukturë transporti - përfshin infrastrukturën e transportit rrugor, hekurudhor, ujor, ajror dhe multimodal; rrjetet e përbëra nga linjat, stacionet dhe struktura të tjera në shërbim të tyre.

IS / Institucione - përfshin territore dhe struktura ku kryhen funksionet dhe aktivitetet e administrimit publik, shërbimeve publike, sociale, diplomatike, financiare dhe fetare.

SHA / Aktivitete shoqërore & argëtimi - përfshin territore dhe struktura në shërbim të aktiviteteve kulturore e sportive, parqe dhe hapësira publike.

S / Shërbime - përfshin territore dhe struktura ku kryhen funksionet dhe aktivitetet e shërbimeve tregtare, akomoduese dhe zyre.

IEN / Infrastrukturë energjetike - përfshin infrastrukturën e prodhimit, transmetimit dhe shpërndarjes së energjisë elektrike nga burime hidrike, lëndë djegëse, eolike e diellore, si dhe infrastrukturën e gazifikimit, përfshirë linjat dhe strukturat mbështetëse.

ITK / Infrastrukturë telekomunikacioni - përfshin rrjetet, antenat dhe strukturat që mundësojnë telekomunikacionin.

BZ / Breza mbrojtës të rezervuar (buffer) - përfshin të gjithë zonat me breza mbrojtës të rezervuara të lidhura me bregdetin, infrastrukturën, zonat natyrore dhe zonat e ndotura.

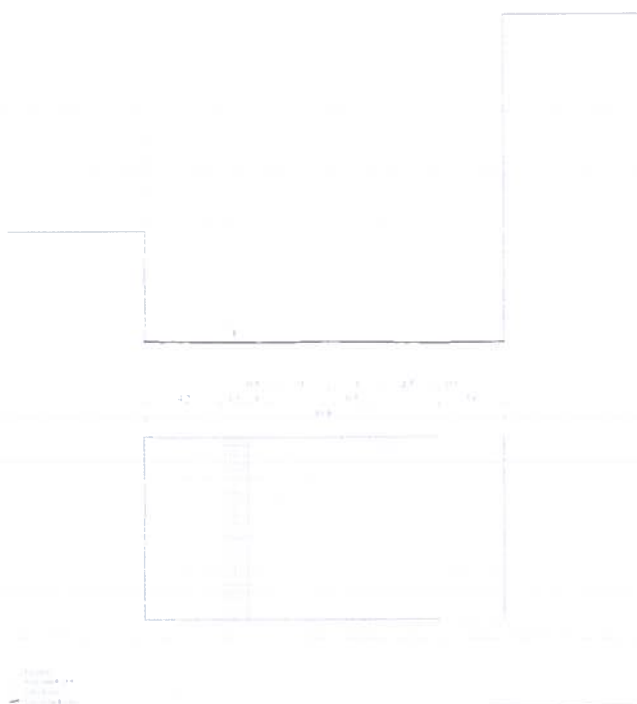
3.2 Plani i Infrastrukturave dhe Shërbimeve Publike

(në faqen
paraardhëse)
Harta e
përdorimit të
tokës



Rruge Urbane Dytësore
Tnupi i Rrugës 17 m

Rruge Lokale
Tnupi i Rrugës 10.8 m



Rruge Urbane Dytësore
Tnupi i Rrugës 19.8 m

Rizhvillimi i qytetit nëpërmjet rindërtimit është një rast unikal për të bërë ndërhyrje në të gjithë infrastrukturën e qytezës së Vorës. Këto ndërhyrje do të sjellin një përmirësim dhe racionalizim të të gjithë sistemit infrastrukturor të zonës.

3.2.1 Infrastruktura publike inxhinierike

Projekti i zbatimit të rrjeteve të infrastruktures mund të sjellë devijime dhe modifikime të parashikimeve në plan, pas kryerjes së rëlevimeve të detajuara të objekteve dhe infrastrukturave ekzistuese.

Transport

Racionalizimi i sistemit infrastrukturor do të fillojë nga racionalizimi i projektit të infrastrukturës rrugore. Ky rrjet do të rishikohet për nga forma dhe funksioni me qëllimin parësor të përmirësimit të kushteve urbane të qendrës së Vorës. Përmirësimi fillon me ngritjen e një rrjeti rrugor që ka si objektiv krijimin e zonave ku trafiku bëhet i panevojshëm. Krijimi i unazës së qytetit është një nga elementet bazë për të arritur qëllimin e mësipërm. Kjo unazë do të funksionojë si mbledhëse e trafikut në hyrje dhe në dalje të Vorës. Element tjetër thelbësor janë edhe rrugët tërthore me unazën. Këto janë të konceptuara si rrugë me shpejtësi të reduktuar (20 km/h) dhe shërbejnë për të garantuar arritshmërinë në blloqet e banimit dhe në parkinget nën to. Karakteri i këtyre rrugëve, nga pikëpamja e funksionit dhe fluksi i reduktuar i tyre, lejon të rimendohet edhe karakteri arkitektonik që ato do të kenë. Këto rrugë janë konceptuar të integruara në hapësirën e bllokut dhe shërbejnë si moment filtër midis hapësirës gjysmë publike të tij dhe hapësirës fortësisht publike të bulevardit të qytetit. Sipërfaqja e këtyre rrugëve është në një kuotë të vetme, nuk paraqet ndarje në kuotë midis hapësirës së dedikuar për këmbësorë dhe hapësirës së përdorshme nga mjetet e motorizuara. Vizatimi i rrugës dhe arredimi urban i saj duhet të jenë të tillë që të bëjnë të pamundur shkeljen e kufirit të shpejtësisë në këtë rrugë (shiko shembujt e “Woonerf”). I njëjti parim i njëtrajtshmërisë së kuotës në sipërfaqen e rrugës është aplikuar edhe në bulevardin qendror të Vorës. Bulevardi është elementi më urban i projektit, me gjerësi totale prej 20 m, kryesisht i dedikuar lëvizjes së këmbësorëve dhe pjesërisht trafikut të shërbimit, ky bulevard do jetë qendra e rëndësës për jetën publike të qytetit.

Parkimi

Rritja e numrit të automjeteve private në Vorë bën të domosdoshme rritjen e kapacitetit të parkimit, veçanërisht në zona të cilat kanë një dinamikë më të lartë të aktivitetit social

dhe ekonomik. Plani për secilin Lot do të synojë realizimin e objektivit “nivel i tokës pa makina” (free car ground) duke propozuar parkime nëntokësore me akses automjeteve nga rruga qarkuese e bllokut.

Rrjeti i propozuar i ujit të pijshëm

Përmirësimi i rrjetit të ujit të pijshëm bëhet i nevojshëm si pasojë e planit të rimodelimit, në tërësi, të rrjetit infrastrukturor të qytetit. Rrjeti i ri do të ketë një shpërndarje më kapilare në territor duke mundësuar shërbimin në strukturën e rishikuar urbane pa krijuar vakum në zonat e shërbyera aktualisht. Përmirësimi i rrjetit do të thotë edhe rritje e mirëmbajtjes dhe sigurimi i kontrollit të sistemit.

Sistemi i propozuar i kanalizimeve

Sistemi i ujërave të zeza të Vorës do të përbëhet nga rrjeti i centralizuar i ujërave të zeza të Vorës. Ky është një rrjet i zgjatur tubacioni, që reflekton strukturat e dendura, të larmishme urbane të bashkisë. Sistemi i tubacionit të ujërave të zeza, që shërben në qendër të Vorës do të pajiset me një impjant të ri të trajtimit. Impjanti i ri i trajtimit integron edhe përpunimin natyror dhe një sistem për mbledhjen e ujërave të zeza të trajtuara, në mënyrë që këto prurje, më vonë, mund të përdoren për qëllime ujëtieje. Vendndodhja e propozuar për impiantin e trajtimit është përgjatë rrugës ndërmjet Marqinetit dhe Maminasit, siç tregohet në planin kombëtar.

Përmirësimi i sistemeve të infrastrukturës do të mundësojë edhe ngritjen e një sistemi të kanalizimeve të ujërave të bardha. Ky sistem si edhe ai i ujërave të zeza do të përfundojë me një impjant të trajtimit, që do të mundësojë ndarjen e ujërave nga ndotësit e ndryshëm të sipërfaqeve të rrugës dhe zonave të parkimit.

Energji, Telekomunikacion dhe Komunikim elektronik

Rrjeti elektrik i qytetit të Vorës do të duhet të modifikohet lehtësisht për t’u përshtatur me strukturën e re urbane dhe me rrjetin e ri të infrastrukturës rrugore. Ky rrjet do të transferohet nën trotuar duke lehtësuar kështu kontrollet e mundshme. Pusetat e rrjetit elektrik do të shërbejnë edhe rrjetin e telekomunikacionit. Këto duhet të dimensionohen duke bërë konsiderata mbi nevojat e ardhshme të teknologjisë. Kabinat elektrike dhe ato të telekomunikacionit do të integrohen në strukturat e ndërtuara.

Administrim mbetjesh dhe mbrojtje e mjedisit

Mbetjet e bashkisë transportohen në vendgrumbullimin sanitar të Sharrës (Tiranë). Sipas PPV Vorë, në afërsi të Shargës, përgjatë rrugës për në Shkodër, një vend i ri

mbetjesh i bashkisë do të mbledhë dhe transformojë mbetjet organike të Vorës. Në këtë kontekst dhe duke u mbështetur në strategjitë kombëtare për menaxhimin e mbetjeve dhe mbrojtjen e mjedisit, zona e studimit do jetë zona e parë në Bashkinë Vorë ku do të zbatohet sistemi i mbledhjes me 3 kosha të mbetjeve.

3.2.2 Infrastruktura e shërbimeve sociale

Zona objekt i PDyV përkon me bërthamën urbane të Vorës. Si rezultat, rreth kësaj zone mblidhen aktivitetet dhe shërbimet kryesore të vendbanimit. Ky karakter i zonës do të përforcohet më tej duke e strukturuar në mënyrë të qartë dhe duke mbledhur pjesën kryesore të strukturave publike por edhe ato të shërbimeve private përgjatë bulevardit të ri. Ky bulevard ka si pole ekstreme të tij në njërën anë bllokun arsimor, vendi simbol, bashkëkohor, i identitetit për komunitetet e vogla dhe në anën tjetër strukturën për selinë e re të Bashkisë Vorë dhe për zyra e shërbime të tjera institucionale. Bulevardi do të trajtohet, nga pikëpamja arkitektonike, si një shesh i zgjatur mes këtyre dy strukturave dhe përgjatë tij do të gjejnë vend edhe struktura të tjera publike si p.sh. pazari i Vorës. Ky i fundit do jetë një strukturë e hapur e mbuluar, e cila do ketë karakter multifunksional një “Agora”.

Hapësirat publike

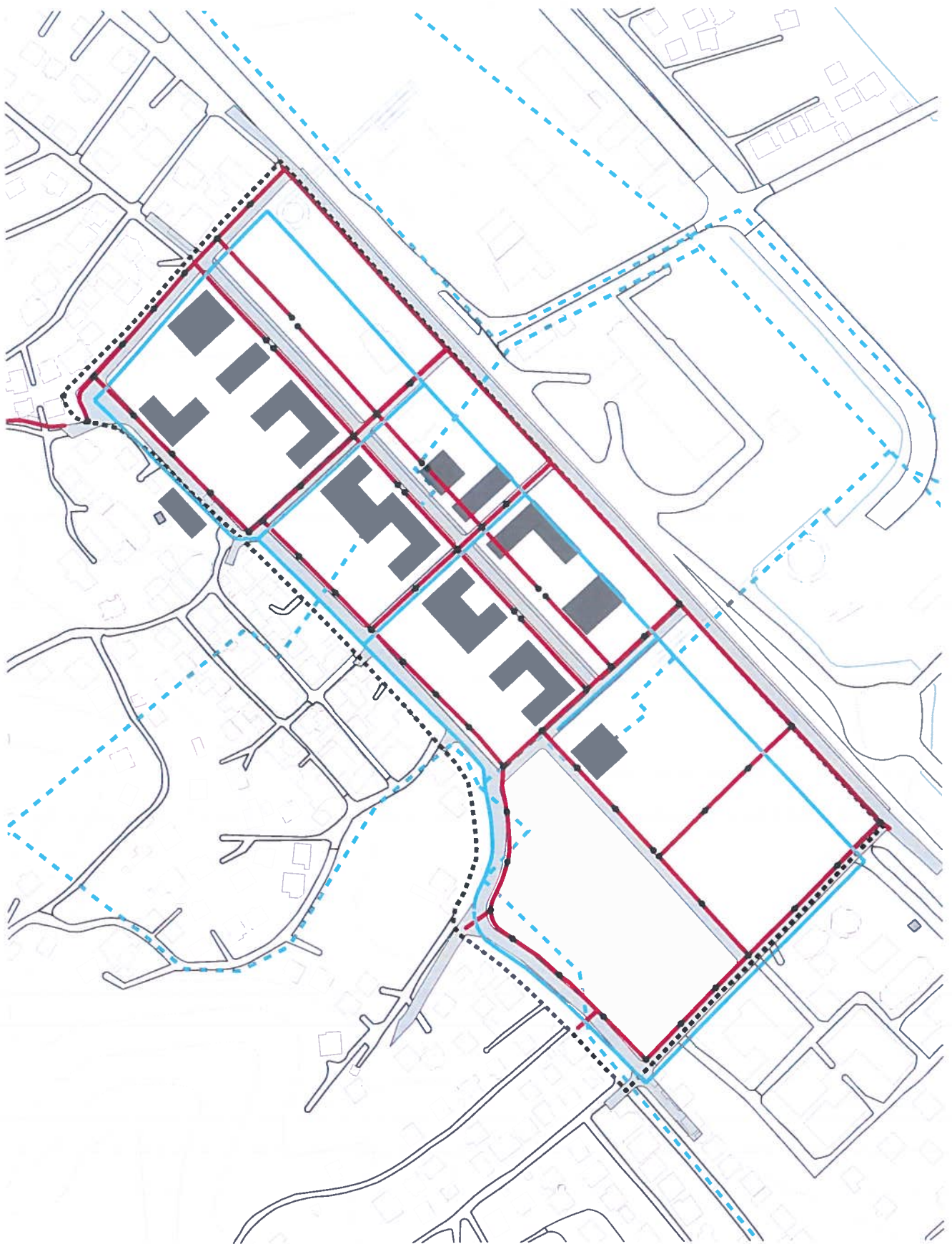
Plani identifikon qartazi ku duhet të zhvillohen hapësirat publike, madhësinë e tyre dhe formën e përgjithshme të ndërhyrjeve të mundshme. Këto mund të marrin forma të ndryshme, meqë ato zakonisht reagojnë ndaj kushteve mjedisore dhe ekonomike specifike të çdo vendi. Këto ndërhyrje janë të organizuara sipas kategorive të mëposhtme:

- Parku i zonës “buffer”;
- Sheshe publike të reja, kopshte dhe sheshe lojrash;
- Krijimi hapësirave publike rreth blloqeve të banimit;
- Rehabilitimi i fushës së sportit;
- Belvedere.

Belvedere

Belvedere janë ndërhyrje të vogla arkitektonike, platforma të vogla të ndërtuara në vende strategjike.

Arsimi



Strukturat arsimore në këtë plan kanë një rëndësi të veçantë. Blloku i arsimit është element gjenerator i projektit. Në këtë aspekt, plani parashikon përmirësimin dhe shtimin e shërbimeve të reja për këtë bllok dhe rehabilitimin e atyre ekzistuese. Ndërhyrjet e parashikuara në shërbimet e edukimit mund të klasifikohen sipas kategorive më poshtë:

- Rehabilitimi i ndërtesave ekzistuese të shkollave;
- Rehabilitimi i oborreve të shkollave;
- Ngritja e palestrës së shkollave.

3.3 Plani i Mbrojtjes së Mjedisit

3.3.1 Mbrojtja e peizazhit

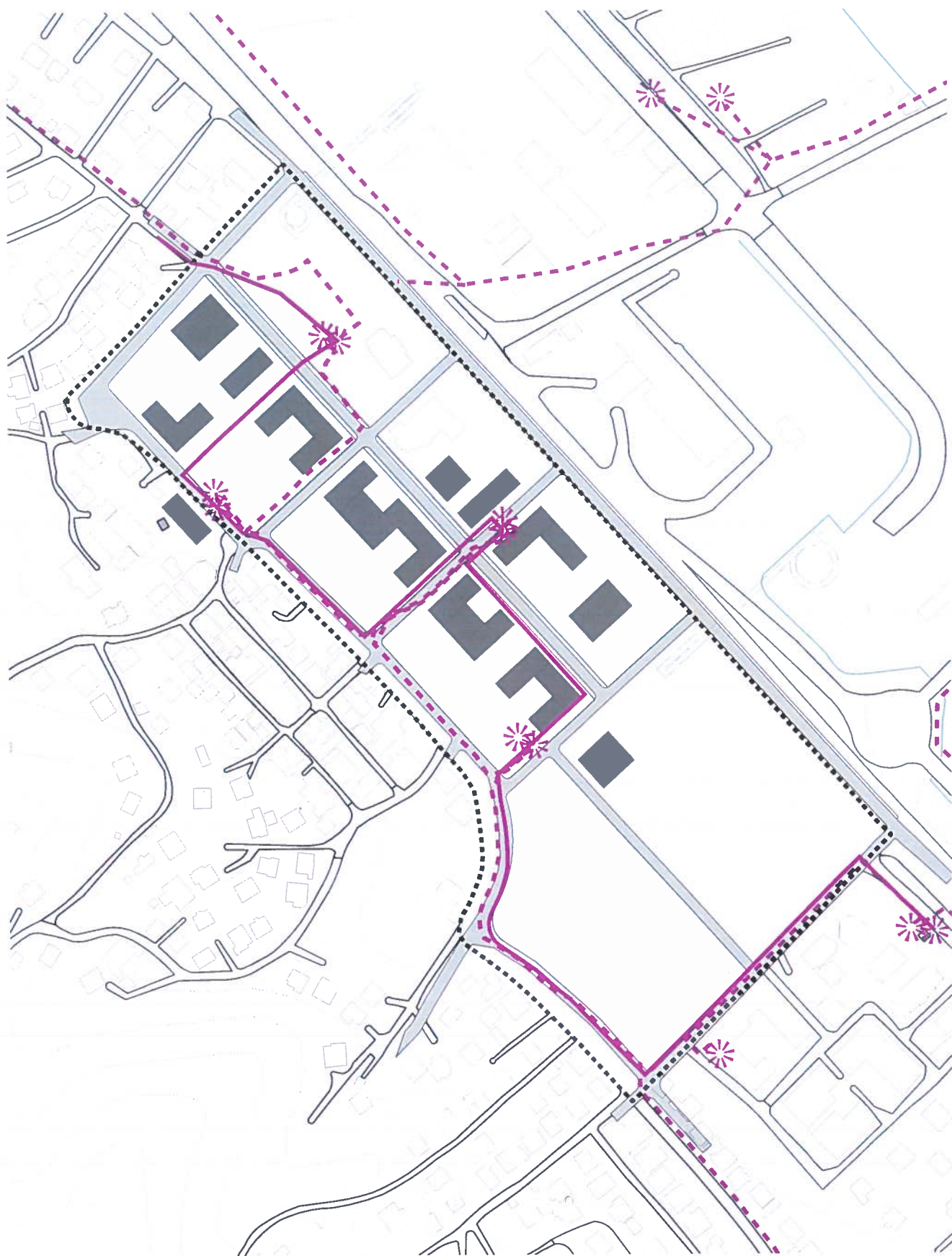
Vora shenjohe nga një peizazh i fuqishëm. Rezultat i marrdhënies së vazhduar të ndërlikuar midis veprimeve njerëzore dhe rrethanave mjedisore, peizazhi i Vorës është pashmangshmërisht në ndryshim të përhershëm. Karakteristikat e peizazhit të Vorës janë karakteristika të cila i përkasin një territori të gjerë dhe ndërbashkiak, dhe kompozohen nga ndërveprimi i disa peizazheve themelore (shih PPV Vorë). Zona e PDyV është pjesë e peizazhit Urban të Vorës dhe dialogon në mënyrë të drejtpërdrejtë me peizazhin Kodrinor dhe atë Infrastruktural. Në këtë kontekst projekti ndërmerr disa masa në mbrojtje të peizazheve dhe në përfundim të marrdhënieve ndërmjet tyre për të siguruar vazhdimin e zhvillimit dhe të ndryshimeve natyrore në zonën e studimit dhe në peizazhet fqinje. E gjithë zona e studimit është konceptuar në mënyrë që të sigurojë ndërtimin e një rrjeti ekologjik që fillon me Peizazhin Kodrinor dhe nëpërmjet shtigjeve urbane garanton zhvillimin e natyrës përgjatë të gjithë vendbanimit deri në zonën “buffer” të rrugës parësore, e cila do jetë një park fortësisht natyror (“stepping stone” për biodiversitetin). Nga ana tjetër, edhe vetë morfologjia e tokës garanton një integritet të mirë nga pikëpamja e peizazhit, në terma të peizazhit pamor, të strukturave të reja ndërtimore. Parapërgatitja e tarracave të këtyre strukturave për zhvillimin e tarracave të gjelbra apo edhe të “bahçeve” komunitare do të sillte një integritet më të mirë në peizazhin kodrinor në sfond, duke sjellë në të njëjtën kohë edhe përmirësime në lidhje me efektshmërinë energjitike.

3.3.2 Shtimi dhe/ose zgjerimi i hapësirave të gjelbra

(në faqen
paraardhëse)
Harta e infra-
strukturës së
kanalizimeve
dhe furnizimit
me ujë

Projekti i ri për qendrën e Vorës parashikon një shtesë të rëndësishme të hapësirave të gjelbra të qytetit nëpërmjet organizimit më racional të strukturës urbane dhe organizimit të vendparkimeve nën gjurmën e strukturave të ndërtuara.

Hapësirat e gjelbra janë të strukturuar sipas një hierarkie të qartë që parsheh zona



filtruese midis hapësirave të gjelbra gjysmë publike dhe atyre publike. Hapësirat e gjelbra janë struktura ku mbështeten një sërë funksionesh rekreative si sheshe lojërash, hapësira çlodhëse dhe fusha sportive. Në këto hapësira të gjitha shtrimet e tokës do jenë të tilla që të mos pengojnë kullimin e ujërave të shiut.

3.3.3 Përmirësimi i cilësisë së mjedisit

Cilësia e ajrit

Çështjet mjedisore mbi Vorën janë njësoj të gjendura në të gjithë zonën. Niveli i lartë i ndotjes së ajrit është për shkak të pranisë së industrive dhe prej rritjes së qarkullimit të automjeteve. Prania e autostradës që përshkon qendrën e qytetit, ka rritur në mënyrë eksponenciale emetimet e CO₂ për shkak të qarkullimit të automjeteve shumë ndotëse. Edhe procesi i deponimit të mbetjeve krijon një faktor presioni për gjendjen e cilësisë së ajrit, për sa kohë që mbeturinat e grumbulluara emetojnë ndotës në ajër (metan, dioksid karboni, përbërje orbanike të paqëndrueshme jo-metan). Me qëllim përmirësimit e kushteve atmosferike të territorit është e nevojshme të vendoset një program strategjik që evidenton direktiva të ndërhyrjeve për t'u ndjekur. Veprime strategjike për pakësimin e ndotjes së prodhuar nga trafiku lokal (oksid azoti, pluhura të imët, benzen, gas me efekt serrë) do të favorizojnë uljen e përdorimit të automjeteve, si dhe përmirësimin e kushteve të lëvizshmërisë të butë. Një tjetër masë e rëndësishme është shtimi në qytet i sipërfaqeve dhe kryesisht masave të gjelbra (pemë, shkurre, etj.).

3.3.4 Variante për zgjidhjen e dëmeve shkaktuar nga hotspotet e evidentuara

Për Bashkinë e Vorës nuk janë identifikuar vende të përcaktuara të rrezikut, pra zona me rrezik shumë të lartë mjedisor.

Kjo nuk heq nevojën për të treguar vëmendje të madhe në të gjitha elementet dhe aktivitetet e lidhura me procesin e ndërtimit.

(në faqen
paraardhëse)
Harta e in-
frastrukturës
së energjisë
elektrike dhe
telekominka-
cionit



Masterplan - Faza I

O1 - Rizhvillim nëpërmjet rindërtimit/ Redevelopment through Reconstruction			
Objektivat Strategjike/ Strategic objectives	Politika, Programe, Projekte/ Projects	Policies, Programes,	Veprime/ Actions
OIS1 Modelimi i mjedisit të ndërtuar urban/ Modeling of the built environment	Strehimi i familjeve mbetur të pastrehë pas tërmetit/ Resettlement of families remained unsheltered after the earthquake		Prishja e banesave kolektive ekzistuese të shpallura të pabanueshme/ Demolition of existing collective housing declared uninhabitable
			Ngritja e banesave të reja kolektive/ Building of new collective housing
	Strehimi i familjeve të shpërngulura nga banesat e papërshtatshme (barrakat)/ Rehousing of families that live in the existing barracks		Prishja e banesave ekzistuese “barrakat”/ Demolition of existing housing group of “barracks”
			Ngritja e banesës së re kolektive për familjet e ish-barrakave/ Building of new collective housing for the families of ex-barracks
	Forcimi i shërbimeve publike/ Strengthening of public services		Ndërtesë e re për administratën e Bashkisë/ New municipality building
			Ndërtesë e re për kopshtin “Muçaj”/ New kindergarten....
			Tregu i qytetit/ Town Market
			Qendër qytetase - Bibliotekë/ Civic Center - Library
	Gjenerimi dhe modelimi i hapësirës së re urbane/ Generation and modeliing of the new urban space		Qendër shëndetësore/ New health care unit
			Shesh lojërash në oborrin e blloqeve të reja të banimit/ Playground in the courtyard of new housing blocks
			Teatër i hapur/ Outdoor Theater
			Skate Park/ Skate Park
			Ngritja e hapësirave të pushimit/ Creation of Resting area
			Krijimi i hapësirës sportive publike/ Construction of the public sportive area

OIS2 Infrastrukturë e re bashkëkohore për qytetin e Vorës/ New, contemporary infrastructure for the town of Vora	Ngritja e infrastrukturës së re të lëvizjes/ Construction of the new mobility infrastructure	Transformimi i rrugës “Demokracia” në bulevardin e qytetit/ Transformation of “Demokracia” street to the main town promenade (boulevard)
		Rehabilitimi i rrugës Unaza/ Rehabilitation of the ring-road “Unaza”
		Ndërtimi i rrjetit të ri rrugor për zonën e rindërtimit/ Construction of new road system for the reconstruction area
		Ndërtimi i mbikalimit të ri në hyrje të qytetit/ Construction of a new overpass at school area
		Ndërtimi i mbikalimit të ri në dalje të qytetit - vazhdim i rrugës “Unaza”/ Construction of a new overpass near the exit of “Unaza” street.
	Nxitja e lëvizshmërisë së butë në territor/ Promotion of soft mobility in the territory	Ndërtimi i korsive të biçikletave në zonën e rindërtimit/ Construction of bicycle lanes within the reconstruction area
		Përmirësimi i rrugëve lidhëse të qytetit me kodrën/ Improvement of the roads that connect the town with the hills
		Zbatimi i projektit për përmirësimin urban të korridorit Tiranë-Durrës - Ndërtimi i vendsoditjes në kodrën mbi Vorë/ Implementation of the “Beautification” project of Tiranë-Durrës korridor - Construction of the viewpoint on the hill over the town
		Shtimi i hapësirave për lëvizjen e këmbësorëve/ Increase of the pedestrian roads, squares, spaces.
	Ngritja e infrastrukturës së re të furnizimit me ujë dhe të kanalizimeve të ujërave të përdorur/ Establishment of new water supply and wastewater infrastructure	Ndërtimi i rrjetit të ri të furnizimit me ujë për zonën e Rindërtim-Rizhvillimit/ Construction of the new water supply network for the area of Reconstruction-Redevelopment
		Ndërtimi i rrjetit të ri të kanalizimeve për zonën e Rindërtim-Rizhvillimit/ Construction of the new wastewater network for the area of Reconstruction-Redevelopment
	Ngritja e infrastrukturës së re të furnizimit me energji elektrike, telefoni, internet etj./ Establishment of new electricity supply infrastructure, telephone, internet etc.	Ndërtimi i rrjetit të ri të furnizimit me energji elektrike, telefoni, internet etj. për zonën e Rindërtim-Rizhvillimit/ Construction of the new electricity supply infrastructure, telephone, internet etc. for the area of Reconstruction-Redevelopment
		Ngritja e ndriçimit publik urban në zonën e Rindërtim-Rizhvillimit/ Establishment of Urban Public Lighting in Reconstruction-Redevelopment Area
		Përmirësimi i ndriçimit publik urban në qytet/ Improvement of Urban Public Lighting in town
OIS3 Rritja e cilësisë së Mjedisit / Improvement of the quality of the environment	Zbutja e efektit të autostradës mbi qytet / Mitigate the effect of the highway on the city	Ngritja e parkut (pyllit) mbrojtës përgjatë autostradës/ Building of the buffering park (forest) along the highway.
		Zbatimi i projektit për përmirësimin urban të korridorit Tiranë-Durrës duke nisur me segmentin e Vorës/ Implementation of the “Beautification” project of Tiranë-Durrës highway starting with Vora segment
	Përmirësimi i mjedisit urban/ Improvement of the urban environment	Ngritja e terracave të gjelbërta në banesat e reja kolektive/ Creation of green terraces in the new housing blocks
		Mbjellje e gjelbërimit të lartë dhe të ulët rrugor/ Planting high and low road vegetation
	Ngritja e menaxhimit të mbetjeve urbane në nivel bashkëkohor/ Establishment of contemporary urban waste management	Vendosja e sistemit të ri të grumbullimit të mbetjeve urbane në zonën e Rindërtim-Rizhvillimit/ Establishment of new urban waste collection system in Reconstruction-Redevelopment Area

**4 RREGULLORE E DETAJUAR E PLANIT DHE UDHËRRËFYESI
ARKITEKTONIK**

Baza ligjore

Kjo Rregullore është mbështetur në Ligjin Nr.107 datë 31.07.2014 “Për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit” të ndryshuar me Ligjin Nr. 73/2015, Ligjin Nr. 28/2017, Ligjin Nr.42/2019 , Vendimit të K.RR.T.R.SH-së Nr. 03, dt. 21.08.2002 dhe Vendimin e Këshillit të Ministrave Nr.686, datë 22.11.2017 “Për miratimin e Rregullores së Planifikimit të Territorit”.

Kjo Rregullore teknike është hartuar në zbatim të Planit të Detyruar Vendor (PDyV) të Zonës I-rë të rindërtimit të bashkisë Vorë, hartuar nga STUDIO B&L me Rossana Atena dhe Marco Sardella.

Kjo rregullore ka për objekt përcaktimin e rregullave, normave dhe standardeve lidhur me përdorimin e tokës sipas zonimit të përdorimit të tokës të Planit të Detyruar Vendor të Zonës 1, të Bashkisë Vorë, si dhe të rregullave mbi zhvillimin e ndërtimeve, sistemin rrugor e transportin. Qëllimi i rregullores është që nëpërmjet përcaktimit të përdorimeve të lejuara të tokës, treguesve të zhvillimit dhe standardeve të tjera për territorin të sigurojë arritjen e objektivave të zhvillimit të qëndrueshëm të përcaktuara nga dokumentet themelore të planifikimit kombëtar, sektorial si dhe ato vendorë: Plan i Përgjithshëm Kombëtar, Plan Ndërsektorial i Zonës Ekonomike Tiranë-Durrës, Politika Territoriale Vendore, Plan i Përgjithshëm Vendor dhe Rregullorja e Planit të Përgjithshëm Vendor të Bashkisë Vorë.

4.1 Përkufizime të termave të përdorur

Përkufizimi i termave të përdorur bazohet në përkufizimet e përcaktuara në VKM Nr. 686, datë 22.11.2017 “Për miratimin e rregullores së planifikimit të territorit”, si më poshtë:

Bllok - quhet ajo pjesë e territorit, e ndërtuar apo e hapur, kufizuar nga rrugë apo rrugica për këmbësorë, siç përcaktohet në PDyV.

Brendësi e bllokut të banimit - pjesa e territorit të bllokut, që në tërësinë e vet përkufizohet nga ndërtesat dhe hapësirat mes ndërtesave të të njëjtit bllok, të cilat ballafaqohen me rrugët përkufizuese.

Faqe kryesore e ndërtesës - është ajo faqe e ndërtesës që ka dalje (dritare) të mjediseve kryesore nga ku këto të fundit përfitojnë ndriçimin kryesor.

Faqe dytësore e ndërtesës - është ajo faqe e ndërtesës që ka dalje (dritare) të mjediseve të shërbimit, dhe/ose të mjediseve kryesore me kusht kur këto të fundit e përfitojnë ndriçimin kryesor nga faqe kryesore.

Dendësim - procesi i rritjes së dendësisë së ndërtimit në një territor të caktuar.

Gjelbërim filtrues - është pjesa e sipërfaqes së gjelbër për realizimin e filtrimit të ujërave në tokë, e lirë nga çdo lloj ndërtimi mbi apo nën tokë, e përlogaritur si koeficient shfrytëzimi i territorit.

Brez mbrojtës i pyllëzuar - pjesa e territorit e përcaktuar në legjislacionin në fuqi si “brez mbrojtës” i kategorisë rrugore autostradë, në këtë PDyV i përcaktuar edhe si brez mjedisor për qytetin e Vorës.

Gjërësia maksimale e strukturës - është dimension i tërthor maksimal i shtrirjes në plan të një strukture, i përcaktuar nga kjo rregullore me qëllim garantimin e nivelit minimal të domosdoshëm të ajrimit, diellëzimit dhe kushteve të tjera higjeno-sanitare në banesa.

Hapësirë publike - sipas përkufizimit të bërë në ligjin nr. 107/2014, “Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit”, të ndryshuar, është hapësira e jashtme, si trotuari, rruga, sheshi, lulishtja, parku e të tjera të ngjashme, në shërbim të komunitetit, ku menaxhimi mund të jetë publik dhe/ose privat. Hapësira publike përfshin rrugëkalime publike dhe mjedise që janë të hapura për publikun ose në shërbim të përdorimit publik, pavarësisht nga regjimi juridik i tokës dhe përtej përcaktimeve të pronës publike, sipas ligjit nr. 8743, datë 22.2.2001, “Për pronat e paluajtshme të shtetit”.

Bulevard (Rruga kryesore) - Aksi rrugor qendror i qytetit, që karakterizohet nga mbizotërimi i lëvizjes këmbësore, lëvizjeve të tjera të buta, shpejtësisë së ulët të automjeteve dhe pranisë së shërbimeve publike, private, rekreative, institucionale etj.

Parkim shërbimi - vend parkimi që mundëson shërbimin në njësitë më të afërta të shërbimit.

Shteg urban - rrugicë këmbësore ose biçiklete në brendësi të bllokut e shtruar me materiale të buta natyrore.

Kategorizimi i përdorimit të tokës - klasifikimi i tokës sipas përdorimit të saj, i shprehur në kategori, nënkategori dhe funksione.

Konservim - procesi i ruajtjes dhe i mbrojtjes së një territori ose ndërtimi të caktuar në formën e tij ekzistuese/aktuale.

Konsolidim - procesi i zhvillimit të territorit, i cili ka për qëllim përmirësimin dhe forcimin e infrastrukturës e të strukturës urbane ekzistuese, duke nxitur ndërtimin brenda zonave të urbanizuara.

Njësi - njësi strukturore e territorit që përdoret për qëllime planifikimi, pjesë përbërëse e zonës.

Nënnjësi - pjesë përbërëse e njësisë, që përdoret për qëllime planifikimi, gjatë planifikimit të detajuar të territorit.

Rigjenerim/ përtëritje - procesi i përmirësimit të kushteve ekonomike, fizike, sociale

dhe mjedisore të një territori apo ndërtimi.

Rizhvillim - procesi i zhvillimit dhe i rindërtimit të një territori, i cili është i ndërtuar, por i degraduar dhe kryesisht me mungesa të funksioneve kryesore.

Treguesit e planifikimit - norma që diktojnë parashikimet gjatë procesit të planifikimit dhe tregojnë kufirin minimal ose maksimal që mund të parashikohet.

Vijë e kuqe ose Vijë e ndërtimit - kufiri i lejuar për vendosjen e një ndërtimi në raport me infrastrukturën, në përputhje me legjislacionin në fuqi.

4.2 Shpjegime të kodeve të përdorur

A / Banim - përfshin territore dhe struktura ku kryhen funksione dhe aktivitete të banimit.

AS / Arsim - përfshin territore dhe struktura ku kryhen funksionet dhe aktivitetet e arsimit në të gjitha nivelet: parashkollor, i ulët, i mesëm dhe i lartë, sipas legjislacionit përkatës.

INT / Infrastrukturë transporti - përfshin infrastrukturën e transportit rrugor, hekurudhor, ujor, ajror dhe multimodal; rrjetet e përbëra nga linjat, stacionet dhe struktura të tjera në shërbim të tyre.

IS / Institucione - përfshin territore dhe struktura ku kryhen funksionet dhe aktivitetet e administrimit publik, shërbimeve publike, sociale, diplomatike, financiare dhe fetare.

SHA / Aktivitete shoqërore & argëtimi - përfshin territore dhe struktura në shërbim të aktiviteteve kulturore e sportive, parqe dhe hapësira publike.

S / Shërbime - përfshin territore dhe struktura ku kryhen funksionet dhe aktivitetet e shërbimeve tregtare, akomoduese dhe zyre.

IEN / Infrastrukturë energjetike - përfshin infrastrukturën e prodhimit, transmetimit dhe shpërndarjes së energjisë elektrike nga burime hidrike, lëndë djegëse, eolike e diellore, si dhe infrastrukturën e gazifikimit, përfshirë linjat dhe strukturat mbështetëse.

ITK / Infrastrukturë telekomunikacioni - përfshin rrjetet, antenat dhe strukturat që mundësojnë telekomunikacionin.

I / Intensiteti - në nivel nënnjësie strukturore është i barabartë me raportin e sipërfaqes së përgjithshme të ndërtimit të kateve mbi tokë për të gjithë nënnjësinë me shumën e sipërfaqeve të parcelave të ndërtueshme në të. Në llogaritjen e (I) për nënnjësinë nuk përfshihen rrugët dhe hapësirat publike, përveç sa përcaktohet në legjislacionin sektorial në fuqi.

Ksht / Koeficienti i shfrytëzimit të territorit - është raporti i sipërfaqes së gjurmës së ndërtimit me sipërfaqen e përgjithshme të parcelës së ndërtueshme. Ksht-ja për ndërtim

matet në përqindje (%).

Kshr / Koeficienti i shfrytëzimit të tokës për rrugë - është raporti midis sipërfaqes së gjurmës që do të zënë rrugët në një nënnjësi dhe sipërfaqes bruto të nënnjesisë. Kshr-ja paraqitet në %.

Kshp / Koeficienti i shfrytëzimit të tokës për hapësirë publike - është raporti i sipërfaqes së hapësirave publike, për nënnjësi me sipërfaqen bruto të nënnjesisë. Kshp-ja paraqitet në % dhe përcaktohet për nënnjësi në dokumentin e planifikimit.

4.3 Rregullat, të dhënat dhe kushtet e zhvillimit për çdo nënnjësi, sipas Rregullores së Planifikimit

4.3.1 Koeficienti i shfrytëzimit të tokës

1. Koeficienti i shfrytëzimit të tokës (Ksht) për ndërtim është raporti ndërmjet sipërfaqes së gjurmës së strukturës të vendosur në parcelë/grup-parcelash me sipërfaqen e përgjithshme të parcelës/grup-parcelave.
2. Gjurma e strukturës matet nga vendosja e planit të katit përdhe në parcelë/grup parcelash.
3. KSHT-ja matet në përqindje (%).
4. KSHT-ja maksimale për kategoritë banim për nënnjësitë strukturore pjesë të zonave urbane lejohet deri në masën 40%.
5. KSHT-ja e lejuar për çdo nënnjësi strukturore, për çdo lloj përdorimi, përcaktohet duke respektuar:
 - vlerat mjedisore dhe ekologjike në nënnjësi;
 - diellëzimin dhe orientimin;
 - nevojën e krijimit të hapësirave publike.

4.3.2 Koeficienti i shfrytëzimit të parcelave për rrugë dhe zona të shtruara

1. Koeficienti i shfrytëzimit të parcelave për rrugë dhe zona të shtruara (KSHR) është raporti midis sipërfaqes së gjurmës në tokë të këtyre të fundit dhe sipërfaqes territoriale bruto të nënnjesisë strukturore.
2. KSHR-ja matet në përqindje (%).
3. Përqindja e rekomanduar e KSHR-së për nënnjësinë strukturore është minimalisht 10%.

4.3.3 Koeficienti i shfrytëzimit të parcelave për hapësira publike

1. Koeficienti i shfrytëzimit të parcelave për hapësira publike (KSHP) është raporti midis sipërfaqes së gjurmës në tokë të këtyre të fundit dhe sipërfaqes territoriale bruto të nënjesisë strukturore.
2. KSHP-ja matet në përqindje (%). Përqindja e KSHP-së për nënjesinë strukturore duhet të jetë gjithmonë mbi 50%.
3. Çdo tipologji ndërhyrjeje në territor, në respektim të këtij neni, duhet të sigurojë zhvillimin e gjelbërimit filtrues për sipërfaqe minimale prej 50% të sipërfaqes të parcelës apo grup-parcelave të përfshira në ndërtim, si pjesë përbërëse e territorit në funksion të KSHP-së.

4.3.4 Intensiteti i ndërtimit

1. Intensiteti i ndërtimit (I) për një nënjesi strukturore jepet në vlerë numerike dhe shpreh sipërfaqen maksimale të ndërtimit për një njësi strukturore.
2. Parcelat të cilat shtrihen në dy nënjesi strukturore do të gjykohen rast pas rasti, duke priorizuar mundësimin e manaxhimit të vlerave të zhvillimit të një parcele brenda një nënjesie strukturore. Në rastet kur nënjesitë kufitare kanë vlera apo mundësi të ndryshme zhvillimi, atëherë do të gjyket sipas rastit duke përfshirë parcelën për zhvillim në njësine strukturore me mundësi më të madhe zhvillimi nëse:
 - një mundësi e tillë kërkohet nga zhvilluesi;
 - parcela ka mbi 60% të sipërfaqes së saj brenda nënjesisë strukturore me hierarki zhvillimi më të lartë.

Për të gjitha rastet e tjera, parcela do të parashikohet me mundësi të ndryshme zhvillimi, sipas kufirit të njësive strukturore, të cilat do të orientojnë zhvilluesit për riparcelizimet e nevojshme sipas mënyrave të zhvillimit të përcaktuara në këtë rregullore dhe planet e detajuara vendore.

1. Intensiteti i ndërtimit (I) për çdo nënjesi strukturore do të përcaktohet në kodet e zonimit të tokës dhe kushtet e zhvillimit të nënjesive strukturore, pjesë të kësaj rregullore.

4.3.5 Përdosime të lejuara, të ndaluara dhe të kushtëzuara

Funksionet e lejuara dhe të ndaluara janë bazuar në kategorinë e përdorimit të tokës për çdo nën-njësi. Sipas këtij rregulli, për nënjesitë me kategorinë:

A.Banim:

- *të lejuara* - Banim dhe shërbime, Mjedise ndihmëse të banimit, Bar Restorant, Dyqan / Profesione të lira.
- *të ndaluara* - Të gjitha të tjerat.

AS. Arsim:

- *të lejuara* - Çerdhe, Kopësht, Shkollë 9-vjeçare, e mesme, e mesme profesionale, Qendër kulturore, Bibliotekë, Terren sportiv dhe të tjera të natyrës Didaktike.
- *të ndaluara* - Të gjitha të tjerat.

IS:

- *të lejuara* - Institucione / Administrata publike, Policia, Posta, Zjarrfikëse, Shtëpi fëmije, Azil, Bankë shtetërore, Bankë e nivelit të dytë.
- *të ndaluara* - Të gjitha të tjerat.

S:

- *të lejuara* - Treg pakice (strukturë e hapur e mbuluar që lejon përdorime të tjera publike si shesh i mbuluar për qytetin)
- *të ndaluara* - Të gjitha të tjerat.

SHA

- *të lejuara* - Park urban, Park argëtimi, Hapësirë e gjelbër e përbashkët, Kënd lojërash. Nën-hjësia ARI duhet të trajtohet si një shesh urban.
- *të ndaluara* - Të gjitha të tjerat.

INT:

- *të lejuara* - Rrugë urbane dytësore (E), Rrugë Lokale (F)
- *të ndaluara* - Të gjitha të tjerat.

4.4 Kushtet dhe rregullat teknike për zbatimin e infrastrukturave

Ndërtimet në zonë duhet të realizohen në përputhje me standardet e punimeve të ndërtimit dhe kushteve teknike të projektimit dhe zbatimit të punimeve të ndërtimit, sipas VKM Nr. 68, datë 15.2.2001 “Për miratimin e standardeve dhe kushteve teknike të projektimit dhe të zbatimit të punimeve të ndërtimit”.

Rrjetet publike vendosen përgjatë rrugëve, nën trotuare.

Kodi i Nën-njësisë:	A-1	A-2	A-3	A-4
Kategoria e Përdorimit të Tokës:	A.Banim	A.Banim	A.Banim	A.Banim
Nenkatëgori e Përdorimit të Tokës:	A2-Banim dhe Sherbime	A2-Banim dhe Sherbime	A2-Banim dhe Sherbime	A2-Banim dhe Sherbime
Funksion:	A2-1.Banim dhe Sherbime	A2-1.Banim dhe Sherbime	A2-1.Banim dhe Sherbime	A2-1.Banim dhe Sherbime
Sipërfaqe për çdo funksion	Sipas rregullores	Sipas rregullores	Sipas rregullores	Sipas rregullores
Intensiteti i ndërtimit:	2.0	2.6	2.2	3.2
Koeficienti i shfrytëzimit të territorit (ksht):	40	47	50	32
Koeficienti i shfrytëzimit për hapësira publike (kshp):	60	53	50	68
Lartësi (nr. Katesh dhe në metra)	6k - 20 m	6k - 20 m	6k - 20 m	10k - 32 m
Përdorimet e lejuara/ të ndaluara / të kushtëzuara:	Sipas rregullores	Sipas rregullores	Sipas rregullores	Sipas rregullores
Numri i banorëve:	333	269	284	252
Numri i familjeve:	109	67	81	59
Dendësi banimi:	646	865	650	1166

Kodi i Nën-njësisë:	A-5	A-6	A-19
Kategoria e Përdorimit të Tokës:	A.Banim	A.Banim	A.Banim
Nenkatëgor e Përdorimit të Tokës:	A2-Banim dhe Sherbime	A2-Banim dhe Sherbime	A2-Banim dhe Sherbime
Funksion:	A2-1.Banim dhe Sherbime	A2-1.Banim dhe Sherbime	A2-1.Banim dhe Sherbime
Sipërfaqe për çdo funksion	Sipas rregullores	Sipas rregullores	Sipas rregullores
Intensiteti i ndërtimit:	2.7	4.0	2.3
Koeficienti i shfrytëzimit të territorit (ksht):	43	68	39
Koeficienti i shfrytëzimit për hapësira publike (kshp):	57	32	61
Lartësi (nr. Katesh dhe në metra)	8k - 26 m	6k - 20 m	5k - 17 m
Përdorimet e lejuara/ të ndaluara / të kushtëzuara:	Sipas rregullores	Sipas rregullores	Sipas rregullores
Numri i banorëve:	182	100	77
Numri i familjeve:	48	20	20
Dendësi banimi:	901	1359	774

AS1-Ar

S

S

Kodi i Nën-njesisë:	AS-1	AR-1	AR-2	AR-3	AR-4
Kategoria e Përdorimit të Tokës:	AS.Arsim	SHA.Aktivitet Shoqërore & Argetimi	SHA.Aktivitet Shoqërore & Argetimi	SHA.Aktivitet Shoqërore & Argetimi	SHA.Aktivitet Shoqërore & Argetimi
Nenkategor e Përdorimit të Tokës:	AS1-Arsim Parashkollor	AR1-Hapësira Publike	AR1-Hapësira Publike	AR1-Hapësira Publike	AR1-Hapësira Publike
Funksion:	AS1-2.Kopësht	AR1-1.Park urban	AR1-1.Park urban	AR1-1.Park urban	AR1-1.Park urban
Sipërfaqe për çdo funksion	Sipas rregullores	Sipas rregullores	Sipas rregullores	Sipas rregullores	Sipas rregullores
Intensiteti i ndërtimit:	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Koeficienti i shfrytëzimit të territorit (ksht):	38	0	0	0	0
Koeficienti i shfrytëzimit për hapësira publike (kshp):	62	100	100	100	100
Lartësi (nr. Katesh dhe në metra)	4k - 12 m	0	0	0	0
Përdorimet e lejuara / të ndaluara / të kushtëzuara:	Sipas rregullores	Sipas rregullores	Sipas rregullores	Sipas rregullores	Sipas rregullores
Numri i banorëve:	0	0	0	0	0
Numri i familjeve:	0	0	0	0	0
Dendësi banimi:	0	0	0	0	0

AR1

Kodi i Nën-njësish:	AR-5	IS-1	IS-2	S-1
Kategoria e Përdorimit të Tokës:	SHA.Aktivitetet Shqerore & Argetimi	IS.Institucione	IS.Institucione	S.Sherbime
Nenkategor e Përdorimit të Tokës:	AR1-Hapesira Publike	IS2-Sherbim Publik	IS2-Sherbim Publik	S2-Sherbime Tregtare dhe Biznesi
Funksion:	AR1-1.Park urban	IS2-1.Institucion/ Administratë publike	IS2-1.Institucion/ Administratë publike	S2-5.Treg pakice
Sipërfaqe për çdo funksion	Sipas rregullores	Sipas rregullores	Sipas rregullores	Sipas rregullores
Intensiteti i ndërtimit:	0.0	3.2	2.2	0.4
Koeficienti i shfrytëzimit të territorit (ksht):	0	53	38	37
Koeficienti i shfrytëzimit për hapësira publike (kshp):	100	47	62	63
Lartësi (nr. Katesh dhe në metra)	0	6k - 20 m	4k - 15 m	1k - 9 m
Përdorimet e lejuara/ të ndaluara / të kushtëzuara:	Sipas rregullores	Sipas rregullores	Sipas rregullores	Sipas rregullores
Numri i banorëve:	0	0	0	0
Numri i familjeve:	0	0	0	0
Dendësi banimi:	0	0	0	0

4.4.1 Infrastruktura Rrugore

Që të lejohet të zhvillohet (të ndërtohet mbi të), një terren duhet të ketë lidhje me një rrugë publike a private, drejtpërdrejt ose nëpërmjet një kalimi të rregulluar në truallin fqinj.

Karakteristikat e lidhjeve të ndërtimeve të reja duhet të plotësojnë rregullat minimale të kalimit dhe të sigurisë, të ofrojë mbrojtje nga zjarri, të ofrojë mbrojtje për këmbësorët dhe lehtësi për shkarkimin e mbeturinave shtëpiake.

Studimi parashikon aplikimin e 4 lloje rrugësh:

Rrugët e tipit 1 (unaza, Rrugë urbane dytësore E) rrugë me gjerësi të përgjithshme 11m duke përfshirë trotualet.

Rrugë e tipit 2 (Bulevardi, Rrugë urbane dytësore E) rrugë me gjerësi të përgjithshme 20m. Rruga zhvillohet si një sipërfaqe e vetme, pa diferenca në kuota midis korsive të makinave, atyre të biçikletave dhe zonës së dedikuar këmbësorëve. *(Shih vizatimin e prerjes tërthore të rrugëve.)*

Rrugët e tipit 3 (Rrugët tërthore me buleverdin dhe të arritjes në bllokun e banimit, Rrugë Lokale F) rrugë me gjerësi të përgjithshme 14m. Rruga zhvillohet si një sipërfaqe e vetme, pa diferenca në kuota dhe ndarje në midis korsive të makinave, atyre të biçikletave dhe zonës së dedikuar këmbësorëve. Qarkullimi, shpejtësia etj do të rregullohen nëpërmjet arredimit urban. Shpejtësia e maksimale do të jetë 20 km/h.

Rrugët e tipit 4 (*Shtigjet Urbane*) do të jenë rrugicat për këmbësorë me gjerësi të shoqëruara me sistemin e gjelbërimit dhe të grumbullimit të ujërave të shiut për pjesën e brendshme të bllokut. I gjithë rrypi i përshkruar më sipër duhet të ketë gjerësi jo më pak se 12m, ku rrugica e kalimit të këmbësorëve duhet të zerë jo më pak se 2m gjerësi. Sistemi i grumbullimit të ujërave do të ketë trajtën e një përroi sezonal të sistemuar, si pjesë e peizazhit të blloqeve urbane.

4.4.2 Kanalizimet e ujërave

Rrjetet e KUB dhe KUZ duhet të jenë të ndara dhe të sigurojnë mundësinë për trajtimin e tyre në mënyrë specifike.

Rrjeti i KUZ duhet të përfundojë me impiantin e trajtimit të ujërave.

Çdo ndërtim ose instalim i ri duhet të lidhet nëpërmjet kanalizimeve nëntokësore me rrjetin kolektiv të ujërave të zeza.

Punimet në çdo terren duhen të jenë të tilla që të garantojnë kullimin e ujërave të rreshjeve në rrjetin kolektiv të mbledhjes së këtyre ujërave. Ujërat e bardha duhet të

mblidhen dhe trajtohen në mënyrë natyrore në parkun e qytetit dhe brezit e pyllëzuar mbrojtës.

Nëse mungojnë rrjetet e ujërave të rreshjeve si dhe kanalizimet për ujërat e zeza, ndërtimet nuk lejohen, vetëm po qe se ndërtuesi realizon me shpenzimet e tij dhe me lejen e strukturave kompetente, sistemimet e nevojshme për kullimin e lirë të ujërave të shiut dhe kanalizimet e domosdoshme për ujërat e zeza për ndërtimin në fjalë.

4.4.3 Uji i pijshëm

Rrjeti i Ujit të pijshëm duhet të zgjerohet me qëllim përshtatjen me konfigurimin e ri të rrjetit rrugor.

Pas kompletimit të rrjetit të zgjeruar dhe garantimit të furnizimit për të gjitha strukturat që shërbehen nga rrjeti ekzistues, ky i fundit mund të ndërpritet/çmontohet aty ku bie ndesh me gjurmët e ndërtesave të reja.

Çdo ndërtim ose instalim i ri duhet të lidhet me rrjetin publik të shpërndarjes së ujit të pijshëm. Karakteristikat dhe materialet e lidhjeve dhe kanalizimeve duhet të jenë të tilla që të mos lejojnë ndryshime në shpërndarjen e ujit.

4.4.4 Energjia Elektrike

Plani parashikon ndërtimin e infrastrukturës së energjisë dhe telekomunikacionit nën tokë. Çdo ndërtim apo instalim i ri duhet të lidhet me rrjetin publik të shpërndarjes së energjisë elektrike.

4.4.5 Mbeturinat shtëpiake

Të gjitha pikat e grumbullimit të mbetjeve duhet të jenë të pajisura sipas sistemit të grumbullimit me tre kosha:

1. materiale të riciklueshme të thata të të gjitha llojeve në koshin e parë,
2. materiale të riciklueshme të njoma në koshin e dytë dhe
3. në koshin e tretë të grumbullohen mbetje mikse që nuk përputhen me asnjë nga koshat e mëparshëm.

4.5 Rregullat për largesat, përcaktimi i vijës së kuqe

4.5.1 Largesat

1. Treguesit bazë të përcaktuar nga kjo rregullore janë të detyrueshëm për t'u zbatuar nga projektuesit gjatë hartimit dhe zbatimit të dokumenteve të planifikimit.
2. Largesat sipas këtij neni duhet të jenë të tilla që të mos cenojnë lirinë e përdorimit të pronës, të krijojnë hapësira publike dhe/ose funksionale të nevojshme për shërbimet ndaj komunitetit dhe të garantojnë siguri individuale dhe shëndetësore.
3. Largesat e përcaktuara në këtë rregullore janë: largesat midis ndërtimeve; largesat midis ndërtimit dhe kufirit të parcelës/pronës; largesat midis ndërtimit dhe kufirit të trupit të rrugës;
4. Për përcaktimin e largesave vlerësohen: orientimi dhe diellëzimi, gjendja e ndërtimeve kufitare, standardet higjieno-sanitare, mjedisore dhe të sigurisë sipas legjislacionit të posaçëm.
5. Largesat e objektit/ndërtesës nga rruga duhet të respektojë vijën e ndërtimit të përcaktuar. Në këto raste kjo largesë mund të jetë edhe 0 metër nga kufiri i pronës/parcelës.

4.5.2 Vija e ndërtimit

1. Vija e ndërtimit është kufiri maksimal i lejuar për vendosjen e një strukture në lidhje me trupin e rrugës ose kufirin e zonës zhvillimore apo nënnyesisë që i referohet, referuar kushteve ligjore të përcaktuara në Kodin Rrugor apo vijave të ndërtimit ekzistuese të përcaktuara nga situata e formuar në terren apo analiza mbi terrenin nga studimi i rrjetit rrugor apo planet e detajuara vendore.
2. Vija e ndërtimit përcakton pozicionimin e faqes të një strukture në raport me kufirin e trupit të rrugës ekzistuese apo të propozuar.
3. Faqe e strukturës nënkupton trupin e përgjithshëm të strukturës dhe jo elementët pjesorë volumetrikë si konsolat e ballkoneve, etj. me kushtin që këto të fundit të mos të tejkalojnë 50% të sipërfaqes totale të një faqe fasade në kuptimin planar.
4. Në rastet kur ndërtimi ndodhet më brenda bllokut se vija e ndërtimit, konsolat mbi largesën në fjalë nuk duhet të aplikohen më të ulët se 5 metra nga kuota e trotuarit.
5. Në rastet kur planet e sistemimit dhe të vendosjes së katit përdhe parashikojnë nevojën e vendosjes së shkallëve dhe rampave për akses, nuk lejohet që pozicionimi i tyre të tejkalojë vijën e ndërtimit.

4.5.3 Lartësia e strukturave

1. Lartësia e strukturave përcaktohet në numër katesh dhe në metra
2. Lartësia minimale për katet banim është 3.06 metra (dysHEME - dysHEME)
3. Për katet e shërbimeve, lartësia minimale është 4 metra dhe maksimale 5 metra (dysHEME - dysHEME).
4. Lartësia e lejuar për ndërtimin e strukturave të rindërtimit përcaktohet nga kjo PDyV sipas zonave. Përgjatim nga ky kusht bëjnë vetëm rastet e rihvillimit/ zhvillimit që duke iu referuar intensitetit të ndërtimit të përcaktuar mund të ndërtojnë deri në 2 kate shtesë, por pa kaluar numrin e përgjithshëm të 10 kateve.
5. Strukturat mbi tarracë e çati, si: oxhaqet, tubat, pajisjet e ashensorëve, panele diellore dhe elemente të tjera të ngjashme, nuk llogariten në lartësinë e strukturave.

4.5.4 Vazhdimësia e faqeve kallkan

1. Në të gjitha ato nënnyjësi të mundshme për zhvillim, që ballafaqohen me struktura ekzistuese me faqe kallkan, për të kryer mbylljen e zhvillimit (duke qënë se kallkani ka krijuar konceptin e vazhdimësisë në terren të situatës urbane) lejohen të drejta zhvillimi sipas parametrave të parashikuara nga kjo rregullore dhe ky plan dhe duke respektuar njollat e paracaktuara për ndërtim.
2. Zhvillimi për mbylljen e faqeve kallkan sipas pikës 1 të këtij neni, lejohen vetëm me kushtin që:
 - Propozimi për zhvillim i paraqitur nga kërkuesi nuk bie ndesh apo cenon zhvillimin e veprave me interes publik të nënnyjesisë, si rrjetin rrugor, ndërtim facilitetesh publike si çerdhe, kopshte, shkolla (sipas parashikimeve të PPV);
 - Propozimi për zhvillim i paraqitur nga kërkuesi nuk duhet të cenojë hapësirat e hapura, por të krijojë mundësi zhvillimi vetëm në ato territore ku sot ka aktualisht të ndërtuara banesa të ulëta;
 - Zhvillimi i propozuar në këto nënnyjësi strukturore të respektojë karakterin urban të nënnyjesisë;
 - Parametrat urbanë të këtyre rasteve do të gjykohen/shqyrtohen individualisht rast mbas rasti mbi përputhshmërinë me situatën urbane dhe parashikimet e Planit, nga autoritetet vendore, të cilat mund të miratojnë dhe/ose refuzojnë në mënyrë të arsyetuar kërkesën.

3. Lejohet që zhvillimi i propozuar të përfundojë me një faqe të re kallkan, kur kjo e fundit është e domosdoshme për vijimësinë e zhvillimit.
4. Nuk lejohet largim i strukturave nga kufiri i pronës pavarësisht se ruhen largesat nga kufiri i pronës apo nga strukturat ekzistuese, në rastet kur zhvillimi i ri i propozuar nuk lejon mundësitë e zhvillimit me të njëjtat parametra për parcelat kufitare. Në këto raste autoritetet vendore duhet të sigurojnë vazhdimësinë e mundësisë së zhvillimit në perspektivë për parcelat kufitare nëpërmjet realizimit të zhvillimit me faqe kallkan sipas kushteve ligjore në fuqi.
5. Pa rënë ndesh me pikën 4 të këtij neni, nën-ndarja e pronës për qëllime zhvillimi dhe dhënia e dakordësisë ligjore mes parcelave të reja të përfutuara për krijimin e një faqe kallkan lejohet vetëm për pronat me sipërfaqe mbi 600 m² ku parcela me e vogël e përftuar nga nën-ndarja është mbi 150 m².

4.5.5 Parkimet

1. Çdo zhvillim duhet të sigurojë numrin e parkimeve për banorët dhe në raste të caktuara, për vizitorët dhe përdoruesit. Numri i parkimeve për banorët duhet të sigurohet brenda sipërfaqes së zënë nga godina (nëntokë).
2. Në rastin kur për arsye të menaxhimit më racional të një blloku vendoset të ndërtohet një parkim i përbashkët, nëntokësor, për strukturat në këtë bllok, sipërfaqja totale e mbuluar nga parkingu dhe strukturat mbi të nuk mund të kalojë 50% të sipërfaqes totale të bllokut.
3. Rampat e hyrjes duhet të jenë të vendosura nën godinë brenda gjurmës së ndërtimit.
4. Lëvizjet hyrëse dhe dalëse të automjeteve, si dhe vendqëndrimet shërbyese nuk duhet të pengojnë rrjedhën e qarkullimit të rrugëve përreth. Për këtë arsye lidhja e rampës me rrugën duhet të ketë një zonë filtër, në të njëjtën kuotë me rrugën, prej të paktën 5 m.
5. Në rastet kur për realizimin e parkimeve nevojitet shtrirja e tyre mbi tokë dhe ndërthurja e sipërfaqeve të parkimeve me sipërfaqet e gjelbra, atëherë zgjidhja duhet të jetë me pllaka të gjelbëra dhe parkimet duhet të përkufizohen me gjelbërim të mesëm dhe të lartë hijëzues.
6. Në këto raste, raporti i vënd-parkimeve të parashikuara nën tokë me ato të parashikuara mbi tokë nuk lejohet të tejkalojë masën 70% nën tokë me 30% mbi tokë.
7. Sigurimi i parkimeve përgjatë rrugëve, me qëllim që objektet/zhvillimet private të plotësojnë parametrat e kërkuara të parkimeve nuk është një përgjegjësi e

detyreshme e organeve publike.

8. Numri i parkimeve që duhet të sigurohet për çdo objekt, është i lidhur me menaxhimin e trafikut dhe lëvizshmërinë. Mbështetur në studimet për transportin, duhet të mbahen në konsideratë këto normativa:
 - Banim - minimalisht 1 vend parkimi/apartament;
 - Aktivitet tregtar - brenda qendrës: 1 vend parkimi për 100 m²;
 - Shërbime dhe institucione - 1 vend parkimi për 100 m² sipërfaqe;
 - Shkolla dhe edukim - 1 vend parkimi për çdo klasë;
9. Sipërfaqja minimale bruto e parkimit për makina private është 25 m²
10. Numri i parkimeve në objektet shumë-funksionale mund të variojë në varësi të përqindjes së funksioneve.
11. Sipërfaqja e rezervuar për parkimin e makinave duhet të mbajë parasysh edhe natyrën dhe funksionimin e nënnjësive, të pozicionit të tyre gjeografik, të frekuentimit të njëkohshëm të nënnjësive të tjera fqinje dhe të mundësive për rigrupimin e parkimit të tyre.
12. Kur përllogaritja e numrit të vendeve të parkimit përmban një numër dhjetor, rrumbullakoset sistematikisht me shifrën e sipërme. Kur një terren ka një sipërfaqe ndërtimi që i kalon 250m², përveç vendeve të parkimit të sipërpërmendura, mbi këtë terren do të sigurohen hapësirat e domosdoshme që lejojnë të gjitha operacionet e ngarkim-shkarkimit, të mirëmbajtjes etj. Këto zona shërbimi, si dhe aksesit në to duhet të kenë një hapësirë manovrimi të paktën 3,50 m.
13. Për dyqanet e mëdha do të kërkohet një zonë ngarkim-shkarkimi e dallueshme nga vendparkimet, me përmasa të mjaftueshme për të lejuar futjen e kamionëve në terren.
14. Në të gjitha rastet, hyrja në parkimet nëntokësore duhet të sigurohet nëpërmjet rampës. Në rastet kur zhvilluesi propozon hyrje në parkim nëpërmjet ashensorit, kjo duhet të jetë mundësi shtesë dhe jo zëvendësuese e rampës.

4.6 Regullat e mbrojtjes së mjedisit dhe peizazhit

1. Hartimi i normave dhe praktikave për zbutjen e impaktit në mjedis të aktivitetit të shembjeve.
2. Hartimi i normave dhe praktikave për zbutjen e impaktit në mjedis të aktivitetit të ndërtimit (rindërtimit).

3. Hartimi i një plani për riciklimin/ ripërdorimin e materialeve mbetje të ndërtimit që do të krijohen nga shembjet e ndërtesave dhe prishja e infrastrukturave ekzistuese.
4. Për arsye të lidhura me kursimin energjistik të ndërtesave, mjediset kryesore të apartamenteve duhet të orientohen ndaj jug-lindjes, jugut ose jug-perëndimit.
5. Largesat midis ndërtesave duhet të jenë të tilla që të garantojnë, në periudhën më të pafavorshme (solstici dimëror) hijezim minimal të faqeve me mjedise kryesore veçanërisht në rastin e banesave.
6. Të gjitha pjesët e tejdukshme të strukturës, (veçanërisht në banim), përveç atyre të ekspozuara në veri, duhet të pajisen me sisteme hijezuese, në mënyrë që të mundësojnë mbrojtjen nga rrezatimi diellor në periudhën e verës.
7. Projektimi dhe ndërtimi i ndërtesave duhet të respektojë parametrat teknike të nevojshme për ruajtjen, kursimin dhe përdorimin e energjisë elektrike në respekt të:
 - Ligji Nr. 116/2016, “Për performancën e energjisë së ndërtesave”;
 - Vendimi Nr. 584, datë 2.11.2000 “Për kursimin e energjisë dhe ruajtjen e ngrohtësisë në ndërtim”;
 - Ligji Nr. 8937, datë 12.09.2002 “Për ruajtjen e nxehtësisë në ndërtesa”;
 - Vendimi Nr. 38, datë 16.01.2003 “Normat, rregullat dhe kushtet e projektimit dhe të ndërtimit, të prodhimit dhe ruajtjes së nxehtësisë në ndërtesa”
 - Ligji Nr. 10 113, datë 9.4.2009 “Për treguesit e konsumit të energjisë dhe të burimeve të tjera, nga pajisjet për përdorim shtëpiak, nëpërmjet etiketimit dhe informacionit standard të produkteve”
8. Të gjitha strukturat duhet të zhfrytëzojnë energjinë gjeotermike për rregullimin e kushteve mjedisore të mjediseve të brendshme.
9. Zhvillimi i nënnjesisë duhet të ketë pjesë me dhé në mbi 50% të sipërfaqes së saj. Vendparkimet e automjeteve që zhvillhen nën ndërtesë, në raste të veçanta, mund në kalojnë gjurmën e ndërtesës, duke ruajtur përqindjen e kërkuar për zonën e blertë, dhe pa kaluar 50% të sipërfaqes së nënnjesisë. Në këtë rast, ato duhet:
 - të mbulohen nga vegjetacion (sistemimet të jenë me dhé me $h \geq 1\text{ m}$);
 - kuota përfundimtare e sistemeve të jetë në një nivel me tokën natyrore;
 - elementët e ajrimit të mos jetë të dukshëm.

10. Për rrugët e reja ose zhvillimin, rihzvillimin dhe përmirësimin e sistemit ekzistues rrugor, zonave të shtruara publike dhe të gjitha ndërtimet publike dhe private nuk lejohet shkarkimi i prurjeve të ujërave të shiut në rrjetin e kanalizimeve të ujërave të ndotura urbane dhe ujërat e shiut duhet të shkarkohen në rrjetin e kullimit të ujërave të bardha duke siguruar më parë largimin e vajrave dhe grasove.
11. Për rrugët e reja ose zhvillimin, rihzvillimin dhe përmirësimin e sistemit ekzistues rrugor, shkarkimi i prurjeve të ujërave të shiut (m^3/s) duhet të jetë $\leq$ me shkarkimin e prodhuar nga një zonë me sipërfaqe të njëjtë (në m^2) por me koeficient prurjeje të ujërave të shiut më të vogël ose të barabartë me 0.4/06.
12. Zonat e dedikuara për “shtigje urbane” të cilat duhet të zhvillohen në vazhdimsi, me përjashtim të pikës së kryqëzimit me Bulevardin qendror, ku vazhdimësia do të sigurohet nëpërmjet tubove, deri në zonën buffer, duhet të trajtohen si “përronj sezonal” për mbledhjen dhe largimin e prurjeve të ujërave të shiut.
13. Zona mbrojtëse (buffer) përgjatë autostradës Tiranë-Durrës duhet të trajtohet si brez mbrojtës i pyllëzuar, shoqëruar me një park urban shoqëruar në zonën takuese me zonën e ndërtuar/ ndërtueshme.
14. Kjo zonë duhet të integrohet në sistemin e mbledhjes dhe trajtimit nëpërmjet fitodepurimit të ujërave të rrjedhjes urbane, gjatë sezonit të reshjeve, nëpërmjet punëve të lëvizjes së terrenit dhe mbjelljes së varieteteve specifike bimore.
15. Një projekt i thelluar peizazhistik që do të trajtojë sistemin e përbërë sipas pikave 12,13,14 dhe 15 të këtij neni (kanalizimet e ujërave të bardha, shtigjet urbane dhe parku urban i zonës buffer), është i domosdoshëm për këtë zonë. Ky projekt duhet të sigurojë minimalisht 2 pemë për çdo banor të parashikuar për zonën dhe të projektohet me pjesëmarrje në projekt të specialistëve arkitektë të peizazhit, ekspertëve të ekologjisë dhe inxhinierëve hidro (të ujërave).

4.6.1 Administrimi i Mbetjeve

Bazuar në Planin Kombëtar të Menaxhimit të Integruar të Mbetjeve, Bashkia do të nxisë ndarjen e mbetjeve në origjinë sipas sistemit të grumbullimit me tre kosha (1. Riciklimet e thata; 2. Riciklimet e lëngshme; 3. Mbetjet e tjera). Për të arritur rezultatet e pritura do të organizohen fushata informimi. Arritja e rezultateve në ndarjen e mbetjeve në origjinë do të përshpejtonte zhvillimin e ekonomisë.

4.6.2 Mbrojtja nga përmytjet

Rreziku nga përmytjet duhet të parandalohet me përkufizimin, konsolidimin dhe krijimin e sipërfaqeve ujë-përthitëse sipas përcaktimeve të 4.2 pika 4 dhe pika 10. Këto

sipërfaqe duhet të jenë të aksesueshme, pasi është i mundur dhe rekomandohet kultivimi i disa kulturave në to. Këto sipërfaqe mund të jenë të aksesueshme edhe për aktivitete të tjera publike.

4.6.3 Sistemi ekologjik dhe mbrojtja

1. Ruajtja e ekosistemit në territor duhet të realizohet nëpërmjet krijimit dhe mirëmbajtjes së korridoreve ekologjike përgjatë “*shtigjeve urbane*” dhe parkut të zonës buffer si dhe pasurimit të lidhjeve mes këtyre elementëve me elemente të tjera të sistemit ekologjik të përcaktuara nga PPV Vorë.

4.7 Rregullat arkitektonike

Njësitë e banimit duhet të kenë dalje në dy faqe të kundërta ose që krijojnë këndin 90° në mënyrë që të sigurohet ventilimi natyror optimal.

Të gjitha njësitë e banimit duhet të jenë të pajisura me të paktën një sipërfaqe të jashtme të hapur (lozhë, ballkon, verandë etj.), si vazhdimësi e njësisë së banimit.

Shkallët e strukturave duhet të kenë ndriçim dhe ventilim natyror. Shkalla duhet të trajtohet si vazhdim i hapësirave gjysmë private të blloqeve të banimit.

Në faqet kryesore nuk lejohen dalje konsol të anjë lloji.

Nuk lejohet vendosja e impianteve (kondicionerë, antena etj.) të asnjë lloji në fasadë. Projekti arkitektonik përfundimtar duhet të parashikojë puse teknike dhe mjedise të nevojshme për shërbimin e njësive të banimit me impiantet e nevojshme.

Në të gjithë ndërtesat duhet të parashikohet mundësinë e lidhjes në një impiant gjeotermik edhe kur nuk është i mundur shfrytëzimi i menjëhershëm i kësaj energjie.

Pamja (fasada) e pestë (tarraca) e strukturave duhet të përshtatet për t'u përdorur si tarracë e gjelbër, kopsht komunitar ose impiant për shfrytëzimin e energjisë diellore. Nëse mendohet aplikimi i kësaj të fundit, duhet të llogaritet struktura e ndërtesës për ngarkesën.

Katet përdhese të përdorura për njësi shërbimesh (dyqan, bar, restorant, zyra, etj.) duhet të kenë një lartësi midis 4 dhe 5 m.

Për katet përdhese të strukturave që ballafaqohen me bulevardin (rrugë e tipit 2) duhet të parashikohet një tërheqje prej 3 m nga linja e ndërtimit për të krijuar një portik me kolonadë (hajat).

Në pamjeve të ndërtesave (fasada) nuk duhet të ketë elemente dekorativë, jo arkitektonike, si lyerje, insatlime me materiale të tjera të shtuara mbi fasadë (dru, metal,

gipse etj.) përveç atyre të përcaktuara në projekt. Lejohet vetëm përdorimi i materialeve dhe kompozimi me elemente të arkitekturës (dritare, ballkone, lozha dhe proporcionet e tyre).

4.8 Rregullat për përshtatjen e hapësirave për personat me aftësi të kufizuara

1. Në të gjitha strukturat publike apo dhe ato private për përdorim më të gjerë se njëfamiljar, gjatë procesit të projektimit dhe të zbatimit, do të respektohen kushtet ligjore për personat me aftësi të kufizuara, sipas standardeve ligjore në respektim të Ligjit nr. 93/2014, datë 09.11.2014, “Për përfshirjen Sociale dhe Aksesueshmërinë e Personave me Aftësi të Kufizuara” dhe aktet nënligjore në zbatim të tij si dhe VKM nr. 1503 datë 19.11.2008, për miratimin e rregullores “Për shfrytëzimin e hapësirave nga ana e personave me aftësi të kufizuar”. Të respektohen standardet e përcaktuara në Shtojcën 2, përveç rasteve kur këto normativa rregullohen me akte të veçanta ligjore.

