



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

**KËSHILLI I MINISTRAVE  
KËSHILLI KOMBËTAR I TERRITORIT**

**DOKUMENTI I RREGULLORES SË VEÇANTË**

PËR MIRATIMIN E LEJES SË NDËRTIMIT PËR OBJEKTIN: "PORTI TURISTIK DHE I SHËRBIMEVE "MARINA LIMION" DHE KOMPLEKSI TURISTIK "MARINA BAY SARANDA" ME VENDNDODHJE NË BASHKINË SARANDË, ME ZHVILLUES SHOQËRITË "CONCORD INVESTMENT" SH.P.K, "MARINA LIMION" SH.P.K. DHE "MARINA BAY SARANDA" SH.P.K"

**MIRATOHET  
KRYETARI BUKIKAT**

**Z. EDI RAMA**



**MINISTËR I INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË**

**Zh.j. BELINDA BALLUKU**



Miraturar me Vendim të Këshillit Kombëtar të Territorit Nr. 8, Datë 10.06.2021

PROJEKTUES:

**EMRE AROLAT ARCHITECTURE**

**Studio lokale: UDV Architects**



## TABELA E PËRMBAJTJES SË DOKUMENTIT TË RREGULLORES SË VEÇANTË

1. DISPOZITA TË PËRGJITHSHME.....	3
1.1. Baza Ligjore.....	3
1.2. Përshkrim i zonës së studiuar .....	3
2. EKSTRAKTE TË PLANIT TË PËRGJITHSHËM VENDOR.....	4
2.1 Përputhshmëria me kategorinë e përdorimit të tokës sipas PPV-së.....	4
2.2 Seti i fragmenteve të hartave të PPV për zonën në zhvillim .....	8
3. ANALIZA E GJENDJES EKZISTUESE .....	9
4. RREGULLAT E ZHVILLIMIT TË TERRITORIT .....	12
4.1 Funksionet dhe aktivitetet e propozuara për secilën parcelë, pamja e jashtme e godinave, Trajtimi i Fasadave dhe Rifiniturave.....	12
5. RREGULLAT E RRJETEVE TË INFRASTRUKTURËS.....	44
5.1 Pozicionimin e shërbimeve dhe rrjeteve kryesore të infrastrukturave.....	44
5.1.2 Rrjeti rrugor Urban .....	45
5.1.3 Zgjidhja e nevojës për parkim.....	46
6. MARINA LIMION, PROJEKTI DHE ZGJIDHJA TEKNIKE.....	48
6.1. Gjendja ekzistuese .....	48
6.2. Projekti i propozuar .....	48
6.3. Hyrjen në port nëpërmjet rrugëve tokësore dhe facilitetet ndihmëse.....	50
6.4. Residencat përkatëse.....	51
6.5. Ofiçina e servisit dhe pajisjet e ulje/ngritjes së mjeteve lundruese .....	51
6.6. Vendosja e kapaciteteve depozituese .....	52
6.7. Akomodimi në det. ....	52
6.8. Vend parkimi në tokë apo në vende të mbuluara për mjete lundruese.....	52
6.9. Siguria portuale.....	52
7. ANEKS .....	53
7.1. Harta e planvendosjes për <i>Leje Ndërtimi për Objektivin: "Porti Turistik dhe i Shërbimeve "Marina Limion" dhe Kompleksi Turistik "Marina Bay Saranda" me Vendndodhje në Bashkinë Sarandë, me zhvillues shoqëritë "Concord Investment" Sh.P.K, "Marina Limion" Sh.P.K dhe "Marina Bay Saranda" Sh.P.K"</i> .....	53
7.2. Harta e infrastrukturës rrugore .....	53
7.3. Plani i zonimit funksional të portit .....	53
7.4. Plan i Përgjithshëm i portit .....	53
7.5. Infrastruktura e propozuar .....	53
7.6. Rrjetet inxhinierike .....	53
7.7. Fazat e realizimit .....	53

## 1. DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

### 1.1. Baza Ligjore

Kjo rregullore e veçantë përcakton kushtet e përgjithshme të Lejes së Ndërtimit për objektin: “Porti turistik dhe i shërbimeve “Marina Limion” dhe Kompleksi Turistik “Marina Bay Saranda” me vendndodhje në Bashkinë Sarandë, me zhvillues shoqëritë “Concord Investment” sh.p.k, “Marina Limion” sh.p.k. dhe “Marina Bay Saranda” sh.p.k” bazuar në:

- *Ligjin Nr. 107/2014, datë 31.07.2014, “Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit”, i ndryshuar.*
- *Vendimin Nr. 408, datë 13.05.2015 të Këshillit të Ministrave “Për miratimin e rregullores së zhvillimit të territorit”, i ndryshuar.*
- *Planin e Përgjithshëm Vendor të Bashkisë Sarandë, miratuar me Vendimin Nr. 3 të Këshillit Kombëtar të Territorit, datë 16.10.2017.*
- *Kontratë Konçensioni me Nr.repertori: 864 dhe Nr.koleksioni: 380, datë 23.06.2020.*

### 1.2. Përshkrim i zonës së studiuar

Porti turistik dhe i shërbimeve “Marina Limion” dhe Kompleksi Turistik “Marina Bay Saranda” ndodhen në skajin Perëndimor të qytetit të Sarandës. Vendi kufizohet nga rruga “Idriz Alidhima” në Veri dhe blloqet ekzistuese urbane në Lindje. Jugu i zonës shtrihet drejt detit Jon dhe është formuar si një gadishull që gëzon dy gjire në Lindje dhe në Perëndim. Sipërfaqja totale e territorit është 279,681.68 m<sup>2</sup>.

Projekti synon pajisjen e zonës me një sërë shërbimesh, të cilat do jenë në funksion jo vetëm të banorëve të qyteteve, por për të gjithë llojet e turistëve. Vetë pozicioni gjeografik nuk ka vetëm një pamje piktoreske, por të ofron shumë mundësi për zhvillime strategjike në funksion të turizmit.

Qasja kryesore e projektuesit ka qenë krijimi/kthimi i zonës si një qendër e re urbane, e cila është e lidhur mirë me qytetin në shumë mënyra. Në vend që të propozojë një zhvillim të ri privat të përbërë nga godina banimi, masterplani i propozuar synon të krijojë një lagje të re për qytetin që është një



Figura 1-Vendndodhja e zhvillimit



destinacion në vetvete. Masterplani i propozuar vazhdon disa akse urbane ekzistuese dhe propozon disa lidhje të reja publike.



Figura 2-Pozicionimi gjeografik i zonës

## 2. EKSTRAKTE TË PLANIT TË PËRGJITHSHËM VENDOR

### 2.1 Përputhshmëria me kategorinë e përdorimit të tokës sipas PPV-së

Duke u bazuar në rregulloren e Planit të Përgjithshëm Vendor të Bashkisë Sarandë, të miratuar pranë Këshillit Kombëtar të Territorit, me Vendim Nr. 3, datë 16.10.2017, "Për miratimin e Planit të Përgjithshëm Vendor Bashkia Sarandë", për zonën e interesit në kodrën e Limionit, Sarandë, Bashkia Sarandë; parcelat që do të zhvillohen janë të vendosura në njësinë strukturore SA.UB.5.132/1, SA.UB.5.132, SA.UB.5.38/1, SA.U.230, SA.UB.230, SA.IN.118, SA.N.457 në sistemin territorial.

Plani i Përgjithshëm Vendor ka propozuar mundësinë e zhvillimit të organizuar në formën e një masterplani për të gjithë territorin e njërive, duke i dhënë hapësirë mendimit urban dhe atij arkitektonik për një investim apo seri investimesh vizionare dhe simbolike në këtë territor.

Vlen të përmendet që ky territor i është nënshtruar rishikimi në dokumentin e Planit të Përgjithshëm Vendor të Bashkisë Sarandë me vendim të KKT Nr. 6, datë 28.12.2020. Ndryshimi i territorit nga përdorim natyror në atë urban që lidhet me rritjen e nevojave turistike ashtu sikurse dhe të investimeve në këtë sektor.

Kompleksi turistik që do të ndërtohet ka vlerësuar dhe respektuar të gjitha kategoritë e përdorimit të tokës, rregullat dhe kriteret që propozon "Plani i Përgjithshëm Vendor, Bashkia Sarandë".





Figure 3-Fragment nga e-harta e njësisve strukturore, PPV Sarandë

167. Në Tabelën e Treguesve të Zhvillimit shtohet njësia strukturore SA.UB.5.132/1

- a) NJAP: SA
- b) ZONA: SA.UB.5
- c) Njësi Strukturore: SA.UB.5.132/1
- d) Sipërfaqja (ha): 14.60
- e) Sistemi Territorial: "UB\_Urban";
- f) Kategoria bazë e përdorimit të tokës: "Sipas Lejes Zhvillimore";
- g) Nënkatëgoria e përdorimit të tokës: "Sipas Lejes Zhvillimore";
- h) Përdorimet e lejuara: "Sipas Lejes Zhvillimore";
- i) Përdorimet e ndaluara: "Sipas Lejes Zhvillimore";
- j) Tipologjia e strukturave: "Sipas Lejes Zhvillimore";
- k) Mënyra e ndërhyrjes: "Sipas Lejes Zhvillimore";
- l) PDV: "Sipas Lejes Zhvillimore";
- m) Koeficienti min. i shfrytëzimit të tokës për rrugë (KSHR): "Sipas Lejes Zhvillimore";
- n) Koeficienti i shfrytëzimit të tokës për hapësira publike (KSHP): "Sipas Lejes Zhvillimore";
- o) Madhësia min. e parcelës: "Sipas Lejes Zhvillimore";
- p) Intensiteti i ndërtimit (I): "Sipas Lejes Zhvillimore";
- q) Koeficienti max i shfrytëzimit të territorit për ndërtim (KSHT): "Sipas Lejes Zhvillimore";
- r) Lartësia max. (kate): "Sipas Lejes Zhvillimore";
- s) Lartësi max. (m): "Sipas Lejes Zhvillimore";
- t) Popullsia për hektarë: "Sipas Lejes Zhvillimore";
- u) Numri i banorëve: -
- v) Shërbime: "Sipas Lejes Zhvillimore";
- w) Numri minimal i vendparkimeve: "Sipas Lejes Zhvillimore";
- x) Intensiteti total me kusht: -
- y) Kushte të tjera: "Sipas Lejes Zhvillimore";
- z) Koordinatat e njësisë jepen në Shtojcën II



Figura 3-Parashikimet e Planit të Përgjithëm Vendor të rishikuar të Bashkisë Sarandë për njësinë SA.UB.5.132/1

133. Në Tabelën e Treguesve të Zhvillimit shtohet njësia strukturore SA.U.230

- a) NJAP: SA  
b) ZONA: SA.U.  
c) Njësi Strukturore: SA.U.230  
d) Sipërfaqja (ha): 18.42  
e) Sistemi Territorial: "U\_UJOR";  
f) Kategoria bazë e përdorimit të tokës: "U-Ujëra";  
g) Nënkatëgoria e përdorimit të tokës: "U.5\_Park Detar Shplodhes / Zone Rekreative";  
h) Përdorimet e lejuara: "AR-Aktivite sociale dhe rekreative";  
i) Përdorimet e ndaluara: "U.2\_Aquafarm / Vaska Peshku";  
j) Tipologjia e strukturave: "-";  
k) Mënyra e ndërhyrjes: "-";  
l) PDV: "JO";  
m) Koeficienti min. i shfrytëzimit të tokës për rrugë (KSHR): "-";  
n) Koeficienti i shfrytëzimit të tokës për hapësira publike (KSHP): "-";  
o) Madhësia min. e parcelës: "-";  
p) Intensiteti i ndërtimit (I): "-";  
q) Koeficienti max i shfrytëzimit të territorit për ndërtim (KSHT): "-";  
r) Lartësia max. (kate): "-";  
s) Lartësi max. (m): "-";  
t) Popullsia për hektarë: "-";  
u) Numri i banorëve: -  
v) Shërbime: "-";  
w) Numri minimal i vendparkimeve: "-";  
x) Intensiteti total me kusht: -  
y) Kushte të tjera: "Jahte turizmit";  
z) Koordinatat e njësisë jepen në Shtojcën II

PERISIA  
TERITORIALE



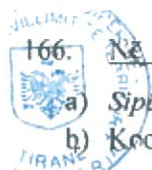
Figura 4-Parashikimet e Planit të Përgjithëm Vendor të rishikuar të Bashkisë Sarandë për njësinë SA.U.230



165. Në Tabelën e Treguesve të Zhvillimit shtohet njësia strukturore SA.UB.5.38/1:

- a) *Sipërfaqja e njësisë (ha): 0.34;*
- b) *Treguesit, sipas pasaportës së njësisë SA.UB.5.38;*
- c) *Koordinatat e njësisë jepen në Shtojcën II.*

Figura 4-Parashikimet e Planit të Përgjithëm Vendor të rishikuar të Bashkisë Sarandë për njësinë SA.UB. 5.38/1



166. Në Pasaportën e njësisë strukturore SA.UB.5.132

- a) *Sipërfaqja e njësisë (ha) nga "36.00" ndryshon në "27.80";*
- b) *Koordinatat e njësisë jepen në Shtojcën II.*

Figura 5-Parashikimet e Planit të Përgjithëm Vendor të rishikuar të Bashkisë Sarandë për njësinë SA.UB. 5.132

117. Në Pasaportën e njësisë strukturore SA.IN.118:

- a) *Sipërfaqja e njësisë (ha) nga "2.40" ndryshon në "0.53"*

Figura 6-Parashikimet e Planit të Përgjithëm Vendor të rishikuar të Bashkisë Sarandë për njësinë SA. IN. 118

129. Në Pasaportën e njësisë strukturore SA.N.457

- a) *Sipërfaqja e njësisë (ha) nga "4.19" ndryshon në "3.72";*
- b) *Koordinatat e njësisë jepen në Shtojcën II.*



Figura 7-Parashikimet e Planit të Përgjithëm Vendor të rishikuar të Bashkisë Sarandë për njësinë SA. N.457

## 2.2 Seti i fragmenteve të hartave të PPV për zonën në zhvillim

Më poshtë paraqiten të gjitha hartat nga Plani i Përgjithshëm Vendor i Bashkisë Sarandë, në të cilat evidentohet propozimi i projektit “Marina Limion & Marina Bay Sarandë” me vendndodhje Bashkia Sarandë, në përputhje me kërkesat e zhvillimit të zonës në të ardhmen.

Duke qënë se kjo njësi ka qënë pjesë e rishikimit të PPV Sarandë, siç u përmend edhe më sipër, ilustrimet në harta bazë të PPV nuk e përfaqësojnë më këtë territor.



### Harta e Njesive Strukture të Ndryshojne. PPV Sarande Propozimet e Bashkise

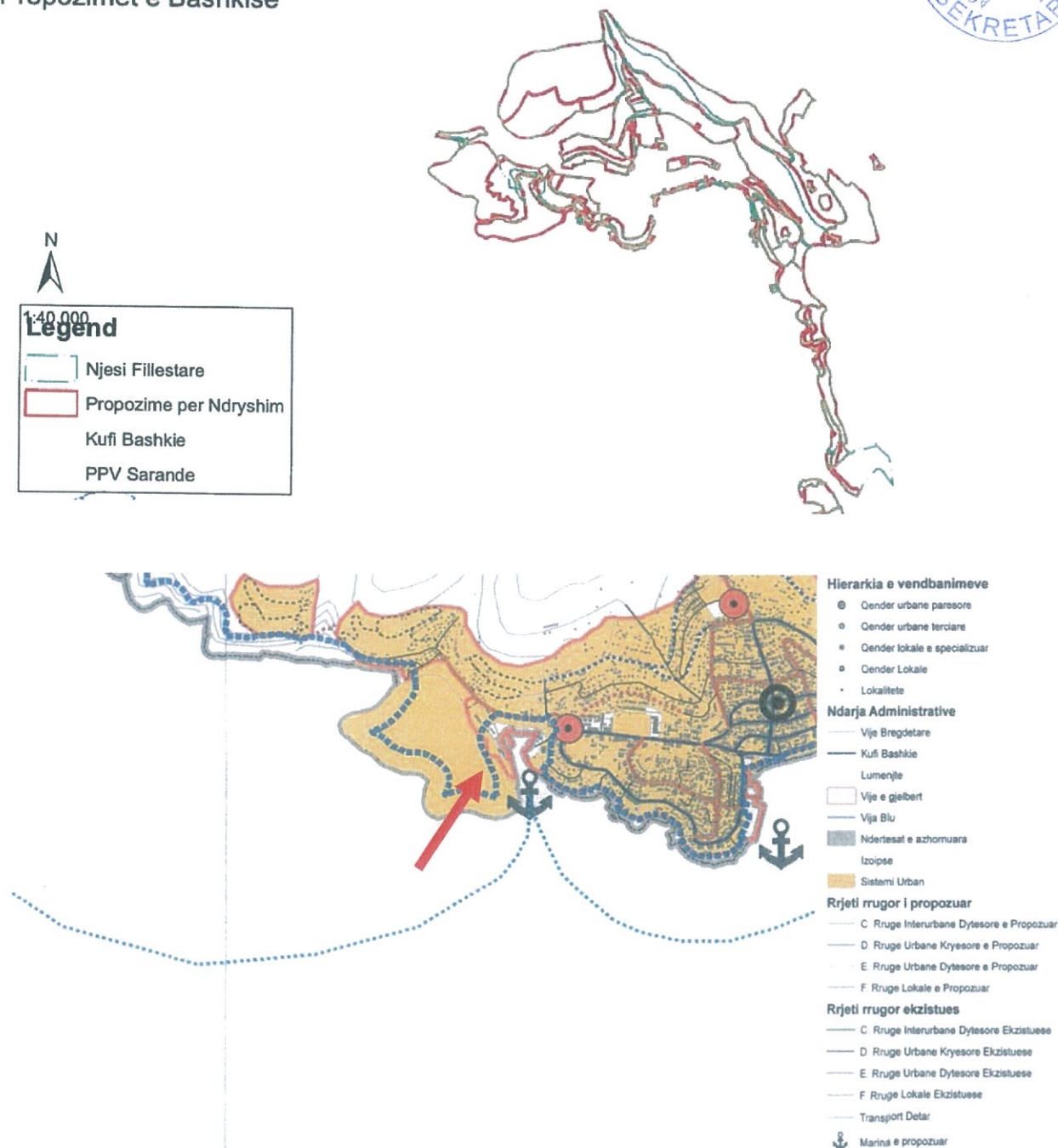


Figura 5-Harta e rrjetit rrugor



### 3. ANALIZA E GJENDJES EKZISTUESE

Kompleksi turistik “*Marina Limion & Marina Bay Sarandë*” do të shtrihet në kodrën e Limionit, Sarandë, dhe në gjirin e Limionit në Jug-Lindje të kësaj kodre në një terren mjaft interesant, piktoresk dhe të një vlere të veçantë për zhvillime turistike për mbështeten e ekonomisë blu dhe të ekonomisë vendase sikurse evidentohet edhe nga PPV Sarandë. E vizituar gjithnjë e më shumë nga turistë vendas dhe të huaj, kompleksi turistik “*Marina Limion & Marina Bay Sarandë*” synohet të sjellë një nivel të lartë shërbimesh e cilësie ndërtimesh.

#### 3.1 Informacion për topografinë e zonës

Prona që do të zhvillohet është një terren natyror buzë detit. Terreni ka një pjerrësi të butë nga niveli i detit deri në skajin jugor dhe një pjerrësi më të theksuar në drejtimin lindor, drejt gjirit të Limionit.

Kjo pjerrësi ka krijuar kushtëzime sikurse edhe shumë oportunitete në aspektin e dizajnit urban, siç janë aksesit, qasja hapësinore dhe potenciale të tjera pozitive, si pamja, privatësia dhe përfitime të tjera ekologjike. Ideja e dizajnit urban është formëzuar në përputhje me seksionet e ndryshme të terrenit që përcaktojnë peizazhin dhe qasjen karshi detit, njëkohësisht edhe aksesit drejt infrastrukturave detare.

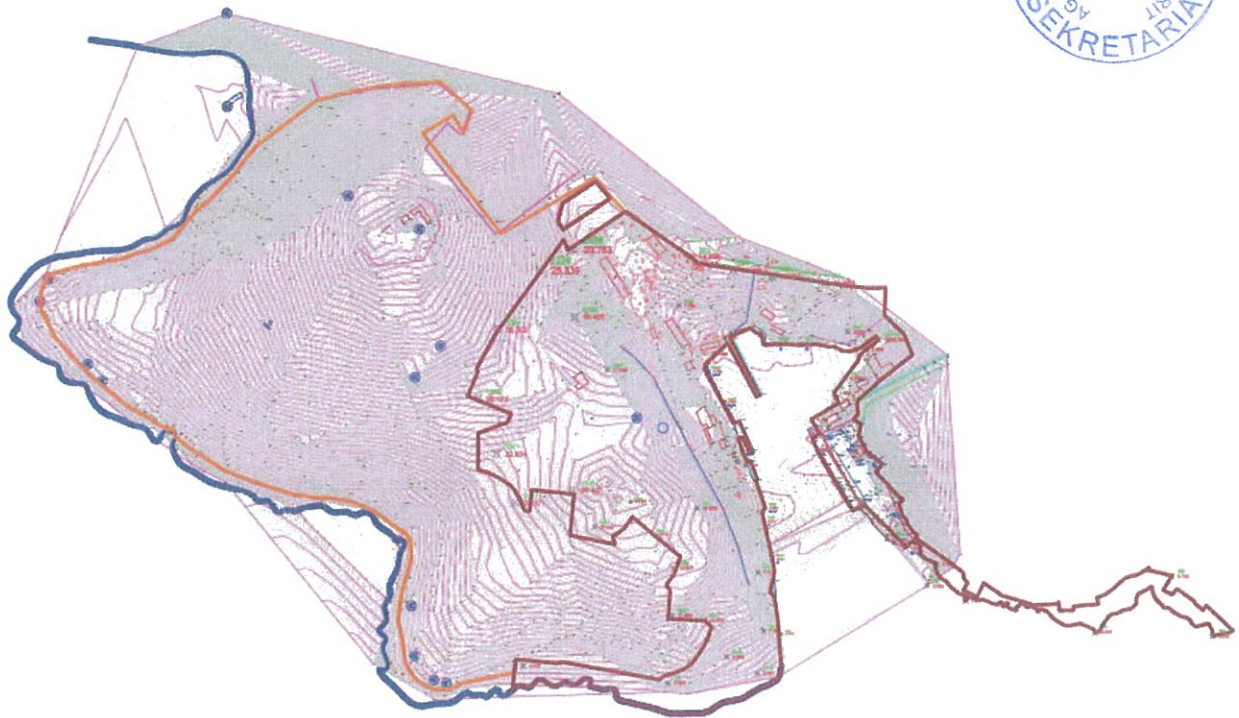


Figura 6-Rilevimi topografik i zones

Zona është e vendosur në një kodrinë që qendron përballë qytetit të Sarandë dhe pranë portit aktual të Sarandës, e rrethuar nga dy gjire: gjiri i Limionit që aktualisht përdoret për ankorime varkash dhe mjetes të vogla lundruese dhe gjiri tjetër përbëhet nga një hapësirë plazhi në vijim të varresave të qytetit të Sarandës. Zona karakterizohet nga mungesa e ujrave mbitokësore dhe nëntokësore, pasi

pjerrësia e terrenit bën që ujërat të filtrohen në shtresat e poshtme të tokës dhe të kalojnë në det, duke mos lejuar krijimin e baseneve mbitokësore.

### 3.2 Informacion mbi zona të mbrojtura natyrore dhe ato të trashëgimisë historike

Në zonën në fokus të zhvillimit nuk janë evidentuar elementë të trashëgimisë kulturore dhe historike. Terreni aktualisht është një zonë kullotë.

### 3.3 Informacion mbi infrastrukturën ekzistuese të zonës për zhvillim dhe zonave përreth saj

Infrastruktura e zonës është inekzistente dhe do të ngrihet e gjitha për t'ju përshtatur kërkesave dhe fluksit të lartë gjatë sezonit të verës. Aktualisht, ajo është e pamjaftueshme për t'u përgjigjur nevojave ekzistuese dhe të ardhshme për turizëm dhe banim përgjatë bregdetit Jon. Megjithë shtimin e komplekseve turistike në këtë zonë do të nevojitet në vijim një përmirësim i infrastrukturave të tipit: grumbullimi dhe trajtimi i ujrave të zeza, trajtimi i mbetjeve të ngurta, furnizimi me ujë dhe transporti. Situata e infrastrukturës kërkon një përditësim gradual me faza në bashkëpunim me investitorët privat, për të realizuar paralelisht strukturat turistike dhe infrastrukturën e nevojshme publike.

Infrastruktura rrugore është në përmirësim të vazhduar si në qytetin e Sarandë, ashtu edhe në aksesin që i ofrohet vizitorëve për të ardhur në këtë qytet (rruga "Kardhiq-Delvinë", tuneli i Llogarasë dhe rikonstruksioni i plotë që i është bërë rrugës kryesore bregdetare, e cila i shërben gjerdanit të fshatrave të bregut, *bypass*-i i qytetit të Vlorës, me dalje direkte në Orikum, segmenti "Orikum-Hyrja e Tunelit", pa harrur rrugën e lumit të Vlorës.

Përpos këtyre ndërhyrjeve në infrastrukturën rrugore, infrastruktura e transportit privat detar në qytetin e Sarandë është mjaft e limituar, një limit që ky projekt vizionar përpiqet ta thyej. "Marina Bay Saranda" pritet të jetë një ndër portet turistike më të bukura në rajon.

### 3.4 Përmbledhje dhe gjetjet kryesore të analizës së gjëndjes ekzistuese

- Zonë kodrinore me bimësi të ulët.
- Përdorimi aktual kullotë.
- Infrastruktura e zonës është e munguar, në pjesën më të madhe ajo nuk i përgjigjet nevojave ekzistuese dhe të parashikuara në të ardhmen.
- Aksesin në rajonin e Sarandë është mjaft i mirë dhe duke u përmirësuar ende, por infrastruktura rrugore në zonën e investimit do të kryhet e gjitha nga fillimi.
- Infrastruktura e transportit privat detar në qytetin e Sarandë është mjaft e limituar dhe "Marina Bay Saranda" pritet ta rikuperojë këtë mangësi shumëvjeçare.





### 3.5 Vizioni i zhvillimit dhe Koncepti

Prona me sipërfaqe të përgjithshme trualli prej 279,681.68m<sup>2</sup>, është parashikuar të zhvillohet në formën e një fshati turistik mesdhetar me objekte banimi (shtëpi të dyta) të tipit palazzina më disa tipologji dhe madhësi apartamentesh si dhe struktura me përdorim hotelier.

Plani i kompleksit ofron një qasje drejt një arkitekture të ndjeshme ndaj terrenit dhe të frymëzuar nga arkitektura vernakolare: e qendrueshme dhe ndjellëse.

“Marina Limion & Marina Bay Sarandë” përdor të njejtën gjuhë urbane dhe arkitektonike të huazuar nga karakteri mesdhetar i vendbanimeve rurale, duke përdorur fragmentimin e volumeve, kompozimet variabël dhe ndjeshmërinë ndaj shkallës njerëzore, e gjitha kjo për të siguruar funksionet e nevojshme sociale, kulturore, mjedisore dhe hapësinore për t’ju përshtatur funksionet rezidenciale, por edhe për të evokuar një arkitekturë që është zhvilluar natyrshëm ndër shekuj.



Figura 7-Harta e zhvillimit të “Marina Limion & Marina Bay Sarandë”

#### 4. RREGULLAT E ZHVILLIMIT TË TERRITORIT

##### 4.1 Funkcionet dhe aktivitetet e propozuara për secilën parcelë, pamja e jashtme e godinave, Trajtimi i Fasadave dhe Rifiniturave

Në masterplan janë paraqitur objektet dhe shërbimet sipas legjendës, ku kemi hapësirën për rekreacion shënuar me portokalli dhe hapësirën për ndërtime civile (konturi i kuq sipas hartës më sipër). Projekti i masterplanit kompozohet nga:

1. *Village zone 1*
2. *Village zone 2*
3. *Waterside residences*
4. *Piazza Hotel*
5. *Vilat Maisons*
6. *Hapësira sociale dhe rekreative*
7. *Parkim, depo karburanti, ambjent zyrash, etj për Forcat Detare*
8. *Parkim për vizitorët*
9. *Pedonale*
10. *Hapësira të gjelbërta*
11. *Beach bar*
12. *Restorante*
13. *Ambjent sportiv indoor*
14. *Ambjent shërbimi për sporte ujore*
15. *Magazinat e portit*
16. *Zyrat e portit*
17. *Hotel*





#### 4.1.1 Village Zone 1 dhe Village Zone 2

Zonat e fshatit 1-2 janë projektuar si një interpretim i fshatrave tradicionale që krijon teksturën e vet urbane të frymëzuar nga vendbanimet mesdhetare.

Rrugët e ngushta krijohen si përgjigje ndaj shkallës njerëzore dhe zgjidhjeve të mikroklimës që shohim në qytetet bregdetare.

Këto rrugë të ngushta krijojnë udhëtime të gjalla dhe eksperiencë reale për vizitorët. Rrugët e ngushta funksionojnë me shërbime dhe programe të vogla kulturore. Shumica e objekteve mendohen kryesisht si objekte rezidenciale dhe mikpritëse. Si rezultat i topografisë krijohen disa lidhje vertikale nga niveli i kodrës në nivelin e detit.

Materialet e fshatit janë zgjedhur nga karakteristikat lokale të rajonit. Ndryshimi i lartësive të ndërtesave dhe çatitë e sheshta ose të pjerrëta krijojnë tekstura piktoreske për fshatrat.



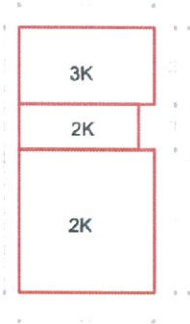
Figura 8- Vizualizime 3D

Që në masterplan evidentohen kompozimet e objekteve si një interpretim i fshatrave popullore që krijon teksturën e tij urbane të frymëzuar nga qytetet mesdhetare.

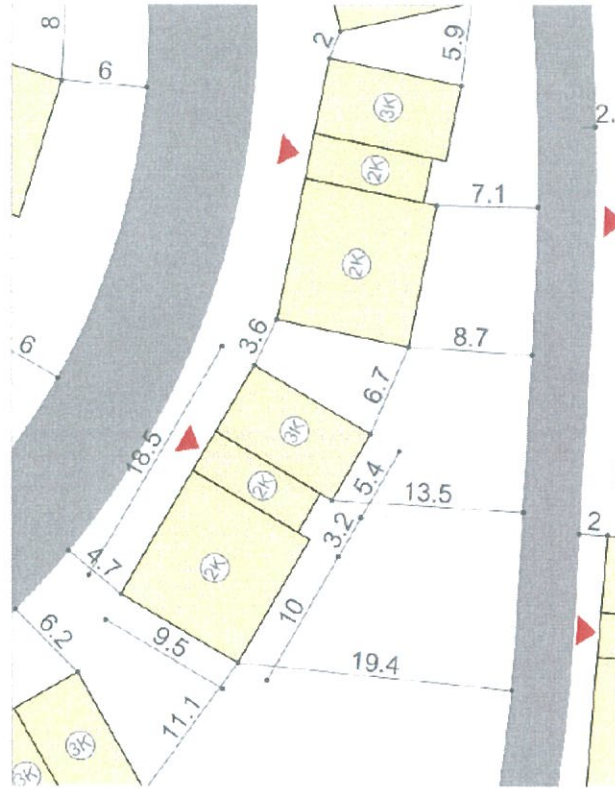


PLANVENDOSJE  
MODULI 18.5X9.5M / 2-3K

KATI 0 = 172.65 m<sup>2</sup>  
KATI 1 = 172.65 m<sup>2</sup>  
KATI 2 = 51 m<sup>2</sup>  
TOTAL = 396.3 m<sup>2</sup>



SHK 1:200



PLANSISTEMIM  
MODULI 18.5X9.5M / 2-3K

KATI 0 = 172.65 m<sup>2</sup>  
KATI 1 = 172.65 m<sup>2</sup>  
KATI 2 = 51 m<sup>2</sup>  
TOTAL = 396.3 m<sup>2</sup>



SHK 1:200

Figura 9- Planvendosje dhe plansistemim





Moduli 18.5m x 9.5 m (2-3 kate)

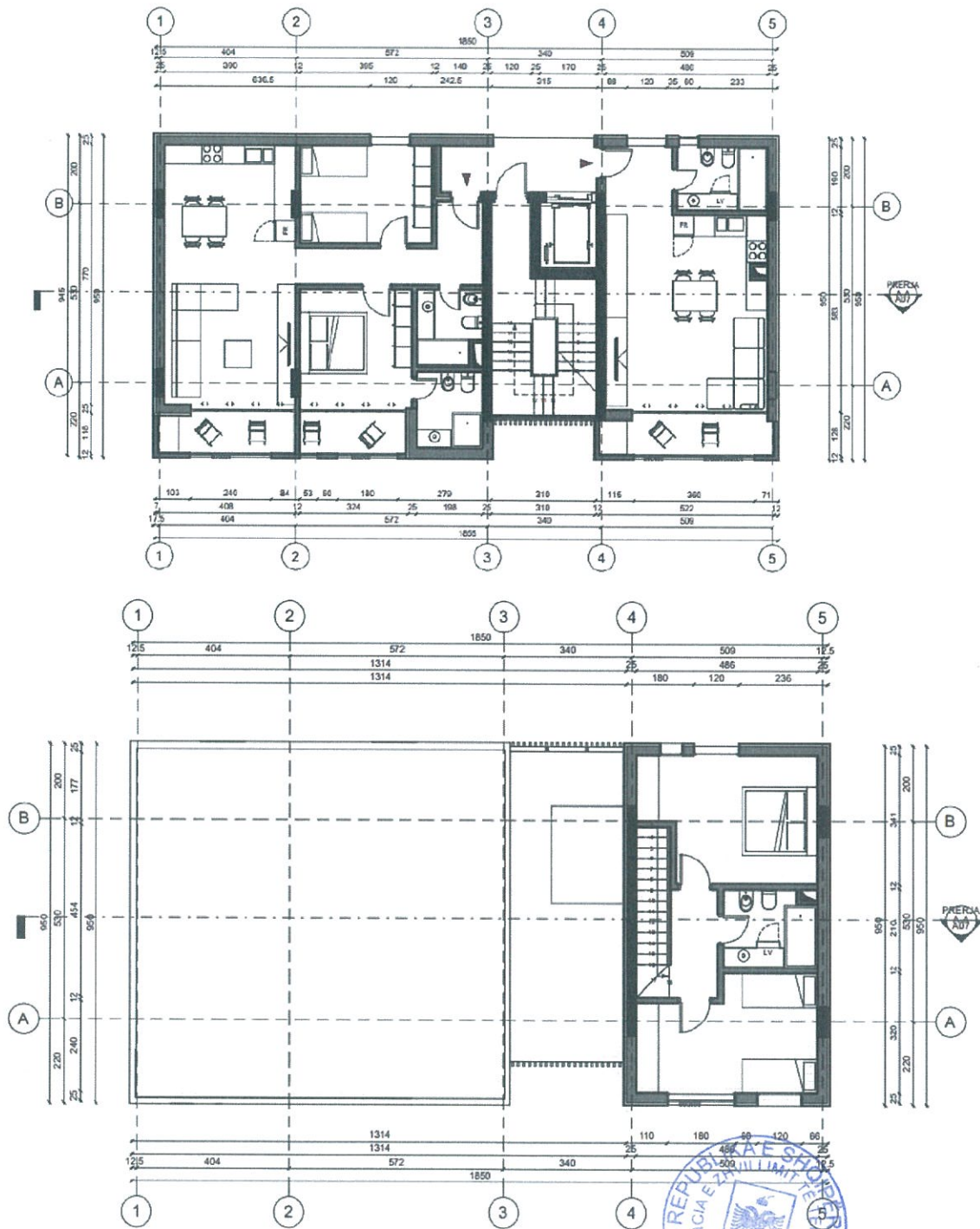


Figura 10- Planimetri të objektit



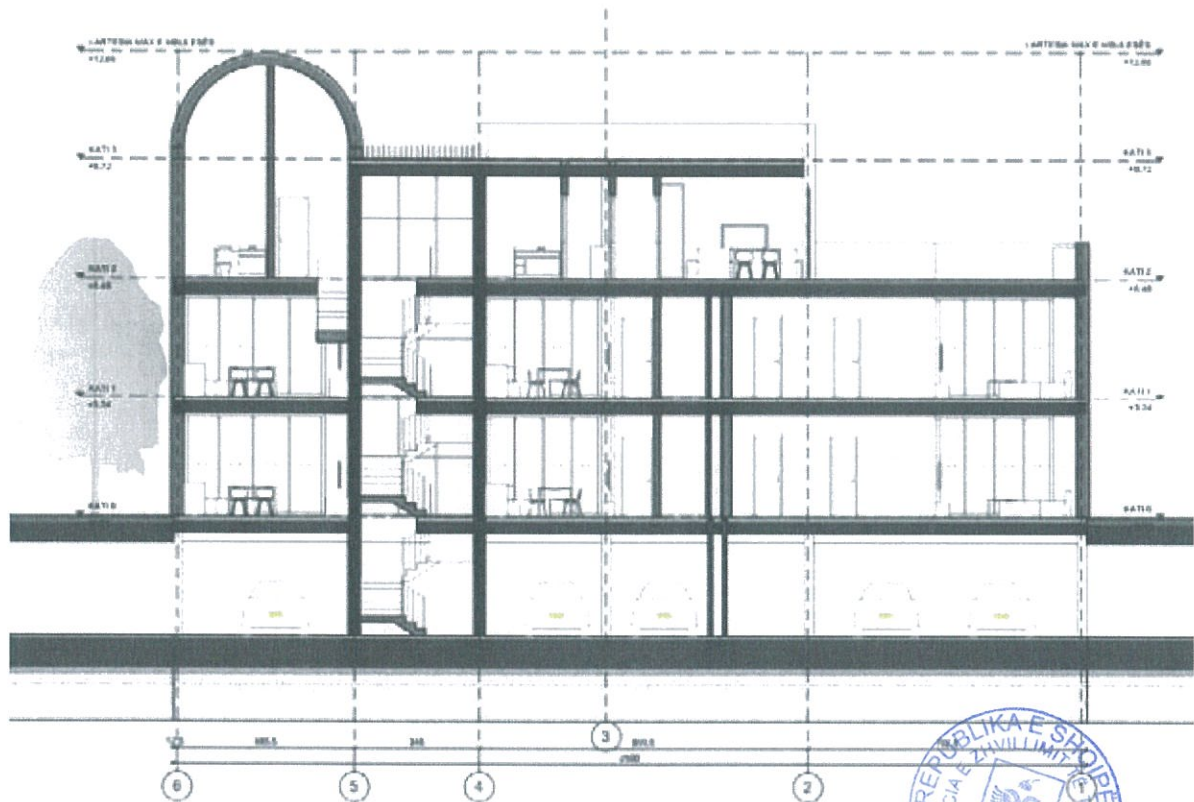
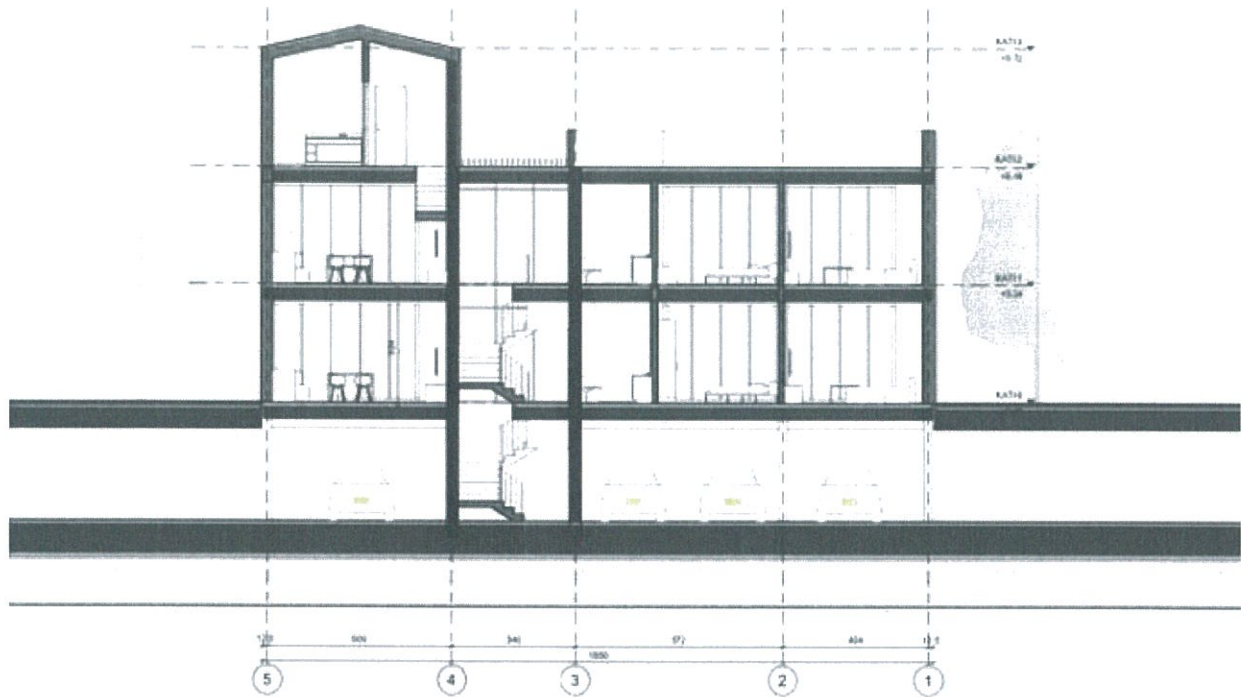


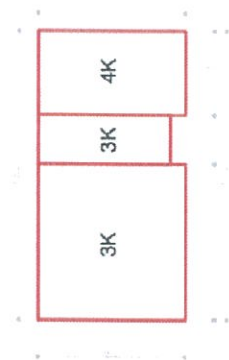
Figura 11- Prerje të objektit



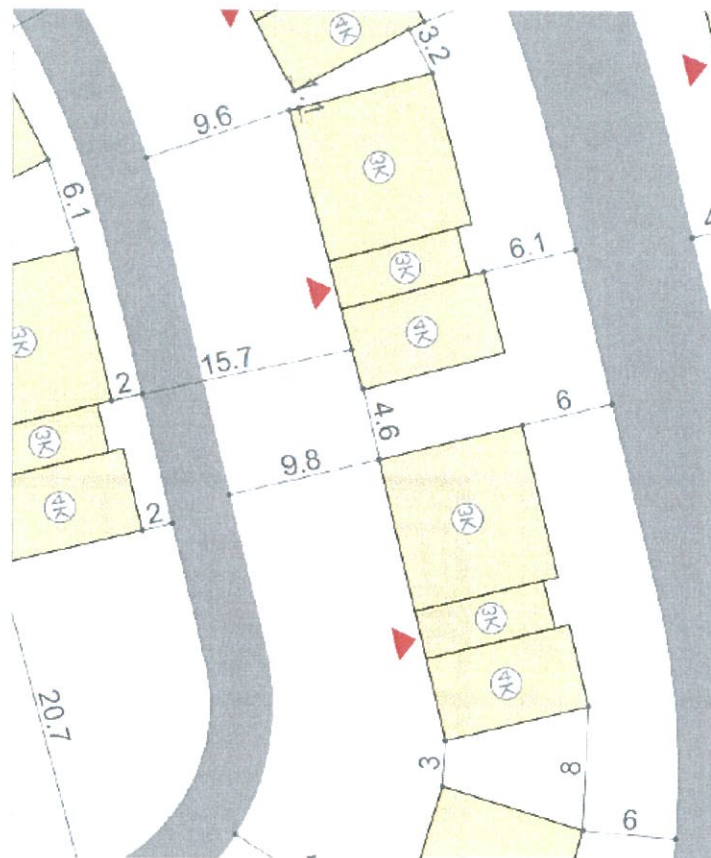


**PLANVENDOSJE**  
MODULI 18.5X9.5M / 3-4K

KATI 0 = 172.66 m<sup>2</sup>  
KATI 1 = 172.66 m<sup>2</sup>  
KATI 2 = 172.66 m<sup>2</sup>  
KATI 3 = 51  
**TOTAL = 569 m<sup>2</sup>**



SHK 1:200



**PLANSISTEMIM**  
MODULI 18.5X9.5M / 3-4K

KATI 0 = 172.66 m<sup>2</sup>  
KATI 1 = 172.66 m<sup>2</sup>  
KATI 2 = 172.66 m<sup>2</sup>  
KATI 3 = 51  
**TOTAL = 569 m<sup>2</sup>**

SHK 1:200



Figura 12- Planvendosje dhe plansistemim



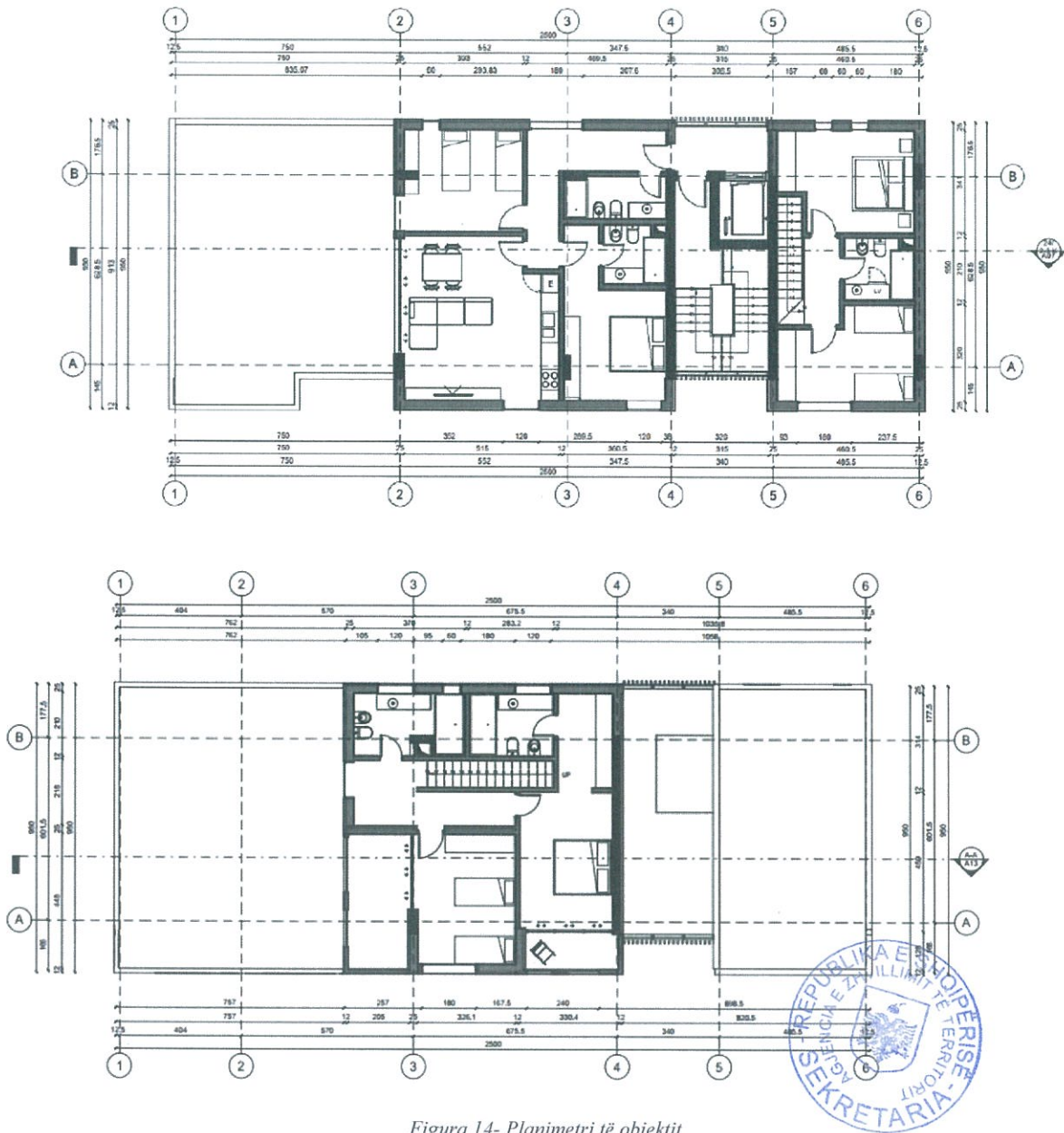


Figura 14- Planimetri të objektit

Më sipër janë evidentuar 2 tipet kryesore të zgjidhjeve planimetrike të “Village”.



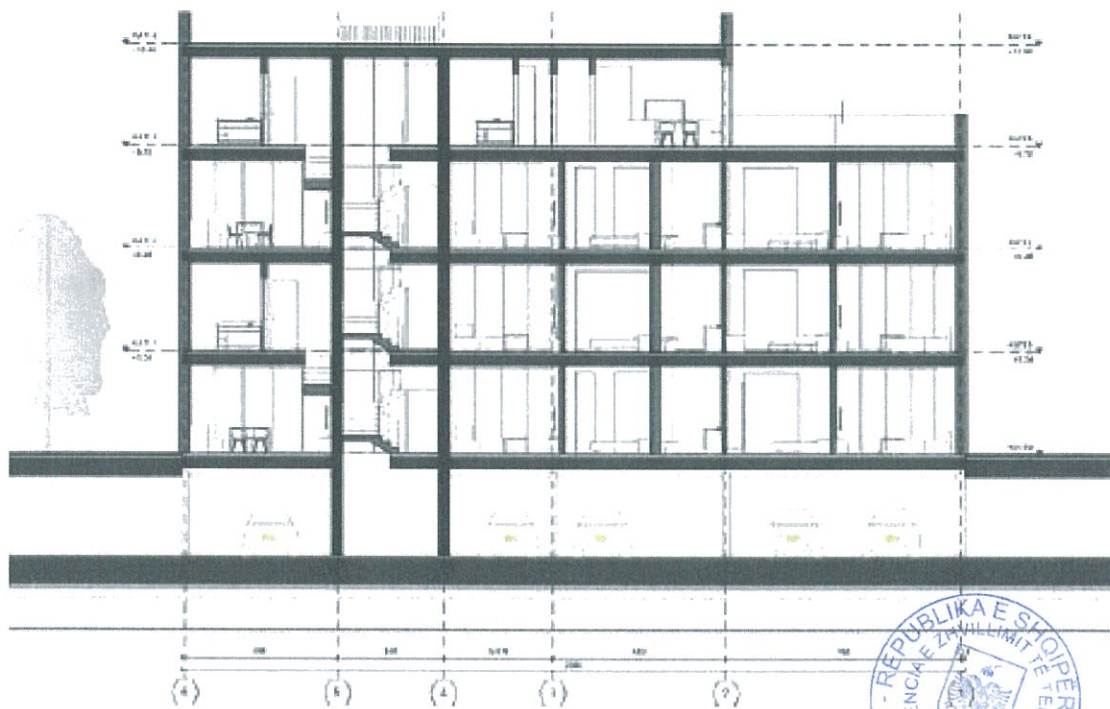
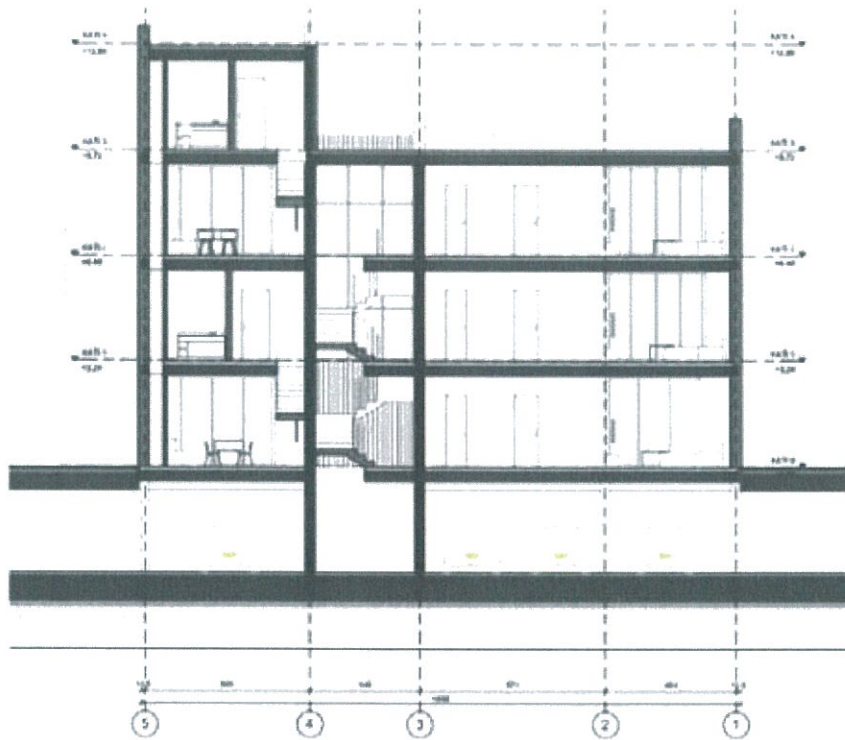


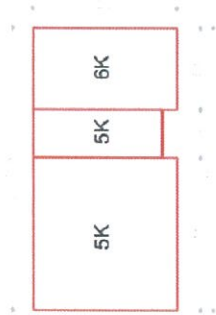
Figura 15- Prerje të objektit



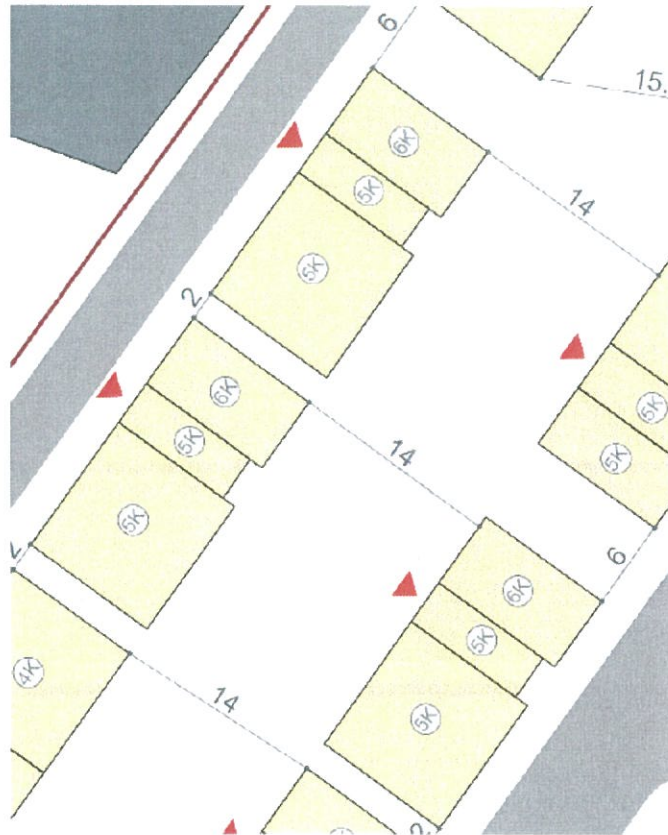
**PLANVENDOSJE  
MODULI 18.5X9.5M / 5-6K**

KATI 0 = 172.68 m<sup>2</sup>  
 KATI 1 = 172.68 m<sup>2</sup>  
 KATI 2 = 172.68 m<sup>2</sup>  
 KATI 3 = 172.68 m<sup>2</sup>  
 KATI 4 = 172.68 m<sup>2</sup>  
 KATI 5 = 51 m<sup>2</sup>

TOTAL = 914.4 m<sup>2</sup>



SHK 1:200



**PLANSISTEMIM  
MODULI 18.5X9.5M / 5-6K**

KATI 0 = 172.68 m<sup>2</sup>  
 KATI 1 = 172.68 m<sup>2</sup>  
 KATI 2 = 172.68 m<sup>2</sup>  
 KATI 3 = 172.68 m<sup>2</sup>  
 KATI 4 = 172.68 m<sup>2</sup>  
 KATI 5 = 51 m<sup>2</sup>

TOTAL = 914.4 m<sup>2</sup>

SHK 1:200

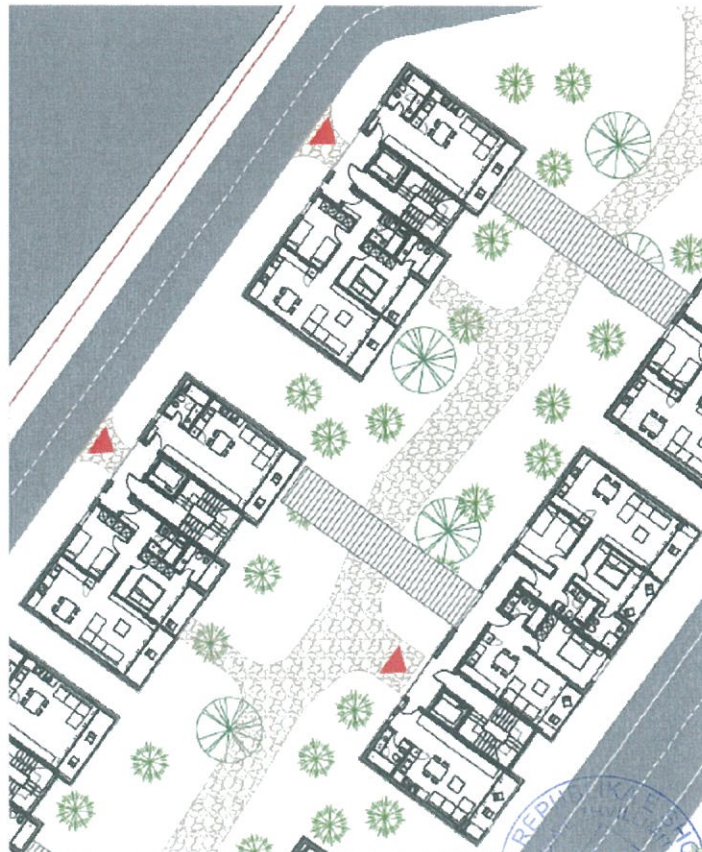


Figura 16- Planvendosje dhe plansistemim



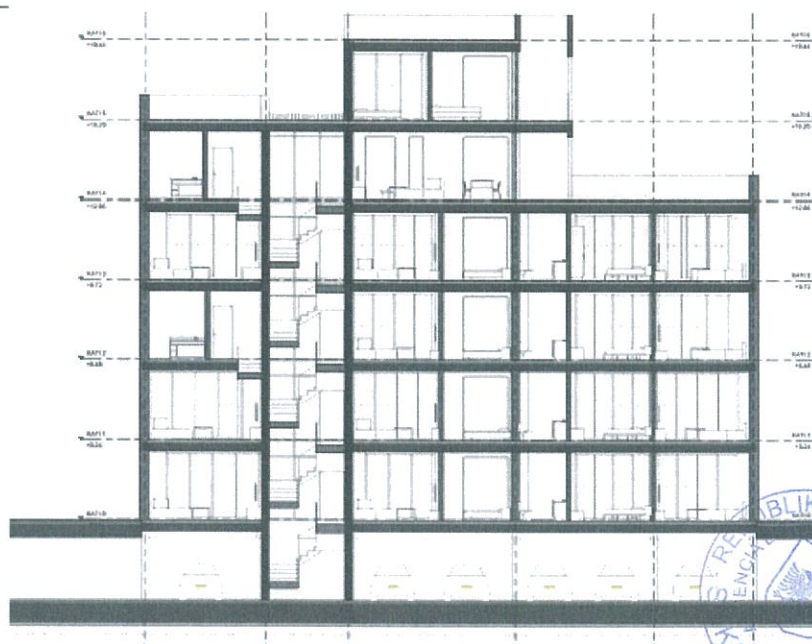
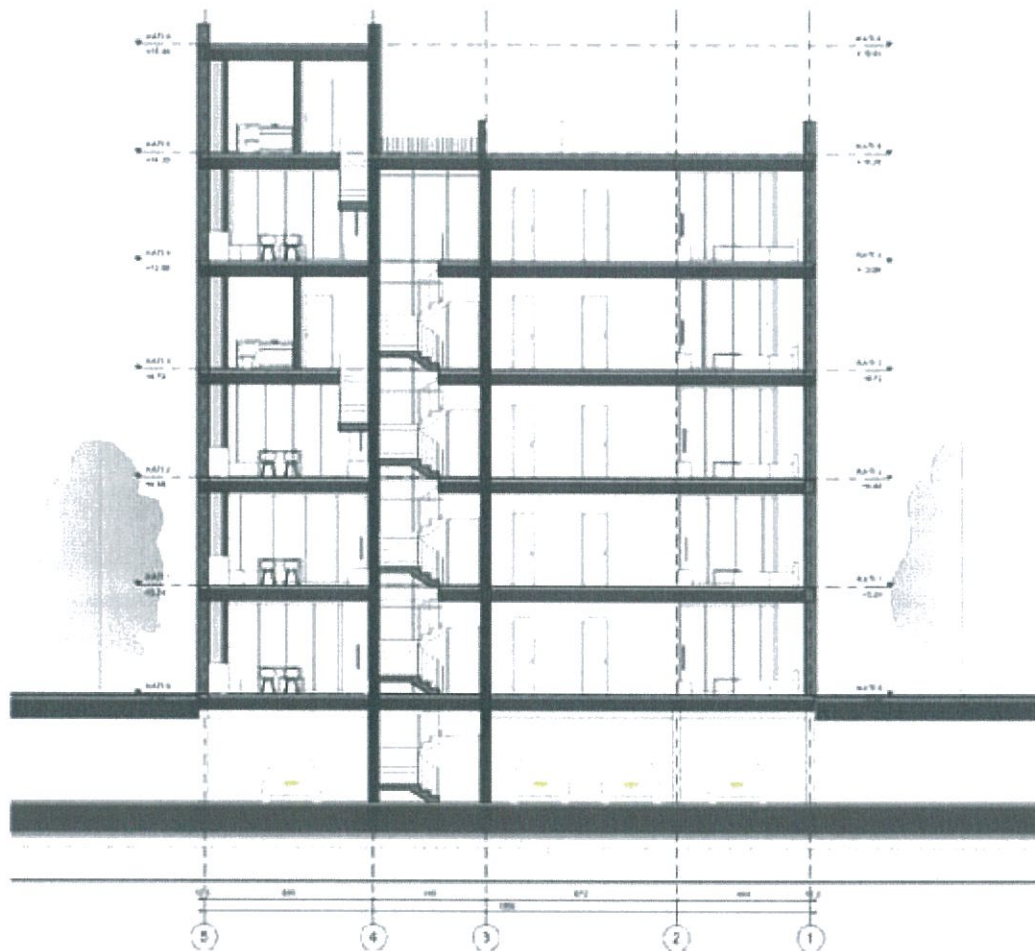
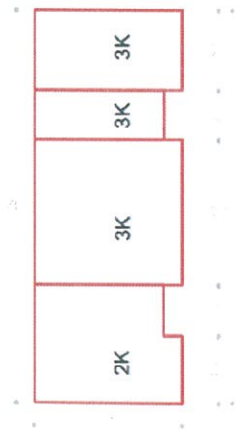


Figura 16- Prerje të objektit

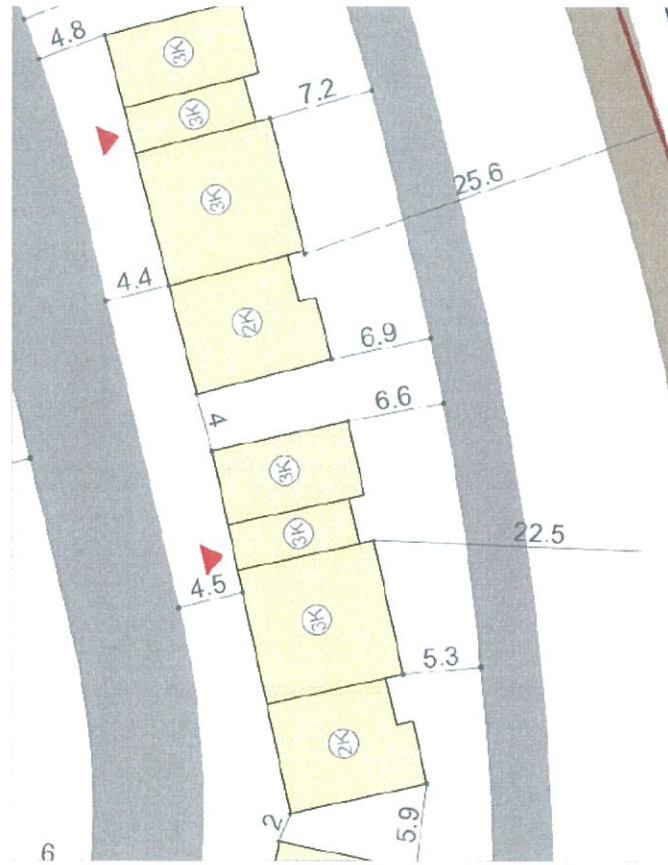


**PLANVENDOSJE  
MODULI 25X9.5M / 2-3K**

KATI 0 = 230.3 m<sup>2</sup>  
 KATI 1 = 230.3 m<sup>2</sup>  
 KATI 2 = 162.6 m<sup>2</sup>  
**TOTAL = 623.2 m<sup>2</sup>**

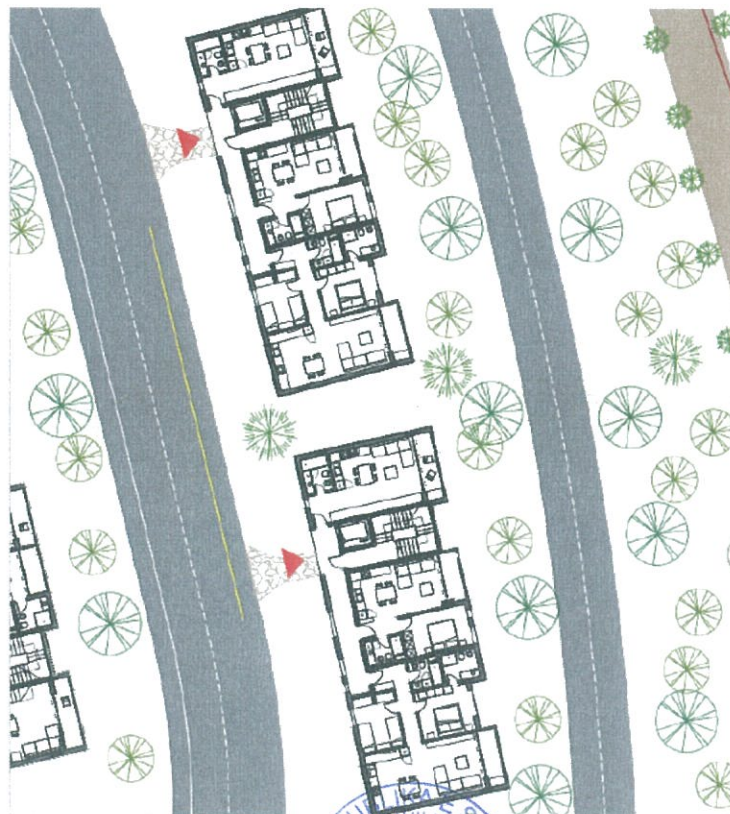


SHK 1:200



**PLANSISTEMIM  
MODULI 25X9.5M / 2-3K**

KATI 0 = 230.3 m<sup>2</sup>  
 KATI 1 = 230.3 m<sup>2</sup>  
 KATI 2 = 162.6 m<sup>2</sup>  
**TOTAL = 623.2 m<sup>2</sup>**



SHK 1:200

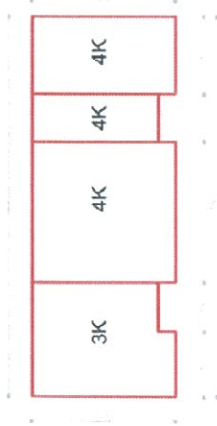
Figura 17- Planvendosje dhe plansistemim





PLANVENDOSJE  
MODULI 25X9.5M / 3-4K

KATI 0 = 230.3 m<sup>2</sup>  
KATI 1 = 230.3 m<sup>2</sup>  
KATI 2 = 230.3 m<sup>2</sup>  
KATI 3 = 162.2 m<sup>2</sup>  
TOTAL = 853.2 m<sup>2</sup>

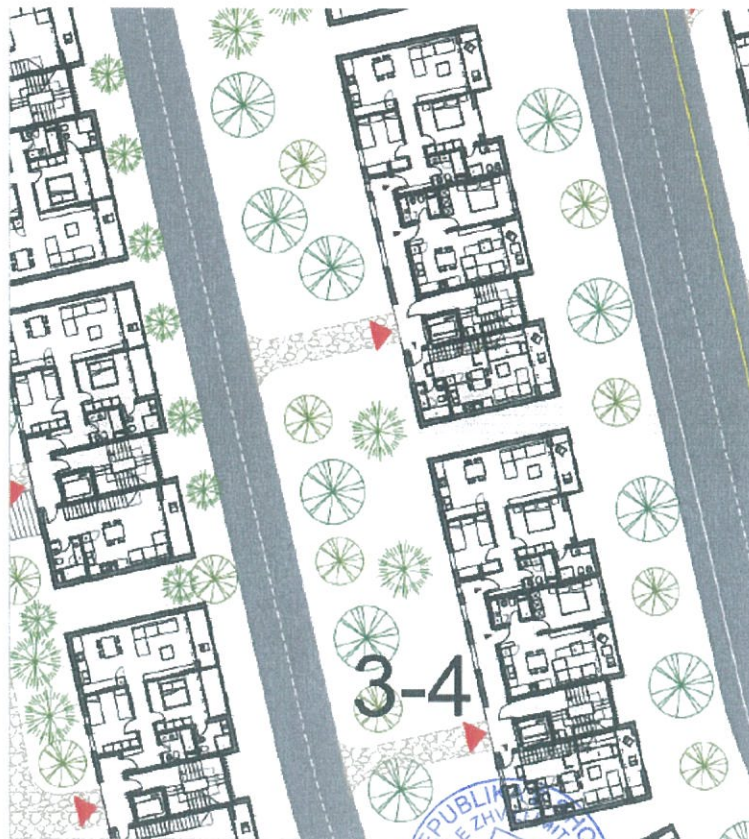


SHK 1:200



PLANSISTEMIM  
MODULI 25X9.5M / 3-4K

KATI 0 = 230.3 m<sup>2</sup>  
KATI 1 = 230.3 m<sup>2</sup>  
KATI 2 = 230.3 m<sup>2</sup>  
KATI 3 = 162.2 m<sup>2</sup>  
TOTAL = 853.2 m<sup>2</sup>



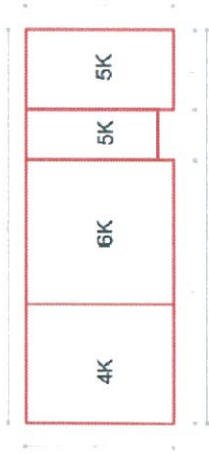
SHK 1:200

Figura 18- Planvendosje dhe plansistemim

**PLANVENDOSJE  
MODULI 25X9.5M / 4,5.6K**

KATI 0 = 234.5 m<sup>2</sup>  
 KATI 1 = 234.5 m<sup>2</sup>  
 KATI 2 = 234.5 m<sup>2</sup>  
 KATI 3 = 234.5 m<sup>2</sup>  
 KATI 4 = 165.3 m<sup>2</sup>  
 KATI 5 = 86.6 m<sup>2</sup>

TOTAL = 1189.9 m<sup>2</sup>



SHK 1:200



**PLANSISTEMIM  
MODULI 25X9.5M / 4,5.6K**

KATI 0 = 234.5 m<sup>2</sup>  
 KATI 1 = 234.5 m<sup>2</sup>  
 KATI 2 = 234.5 m<sup>2</sup>  
 KATI 3 = 234.5 m<sup>2</sup>  
 KATI 4 = 165.3 m<sup>2</sup>  
 KATI 5 = 86.6 m<sup>2</sup>

TOTAL = 1189.9 m<sup>2</sup>

SHK 1:200



Figura 19- Planvendosje dhe plansistemim





Në imazhet 3D janë paraqitur fragmente të “village”, të cilat tregojnë qartë mënyren e kompozimit të volumeve, sistemimet dhe atmosferën në rrugicat e kalimit.



Figura 20- Vizualizime 3D



#### 4.1.2 Waterside Residences

Kjo zonë ndodhet në pjesën veriore të lokacionit dhe pranë rrugës “Idriz Alidhima”. Objekti ka katër kate të vendosura horizontalisht të, cilat vijnë nga vetë topografia. Forma është kthyer prapa në çdo nivel kati, gjë që e lejon atë të përzihet pa probleme brenda zonës midis detit dhe rrugës së qytetit.

Në krye të këtyre katër kateve me tarraca janë vendosur disa blloqe individuale për të lidhur masterplanin me blloqet urbane të vendosura në anën veriore dhe lindore.



Figura 21- Vizualizime 3D

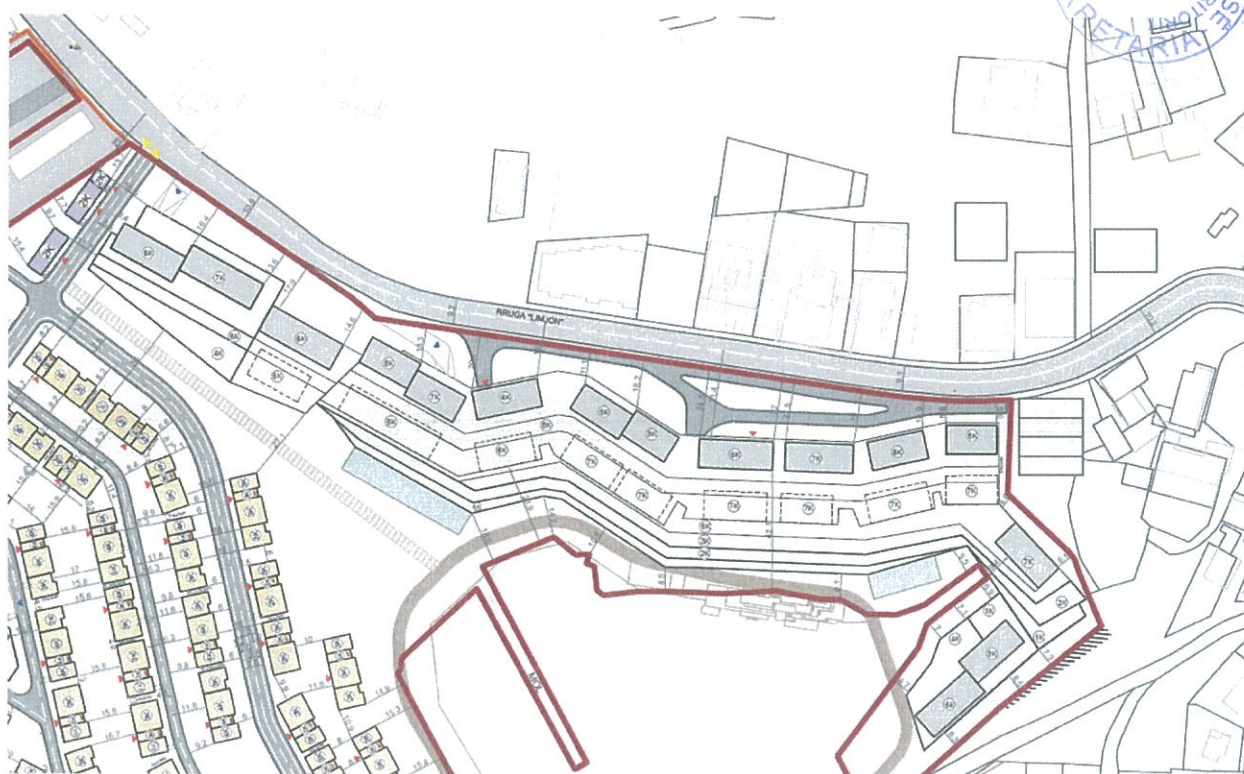


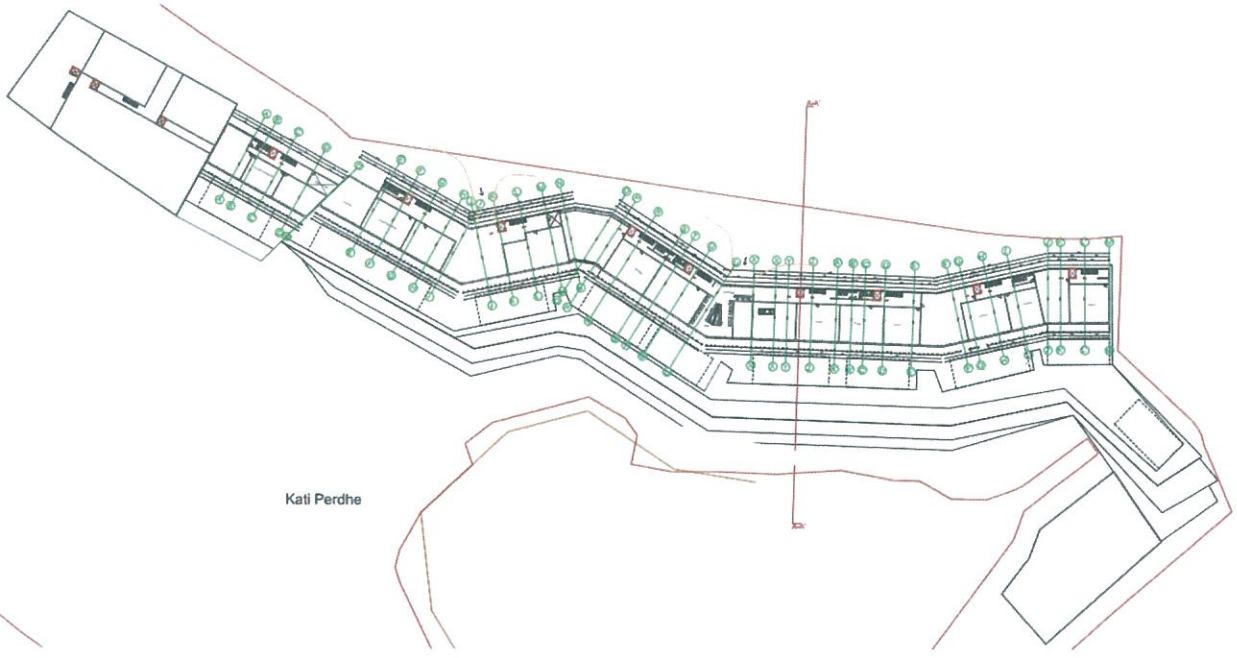




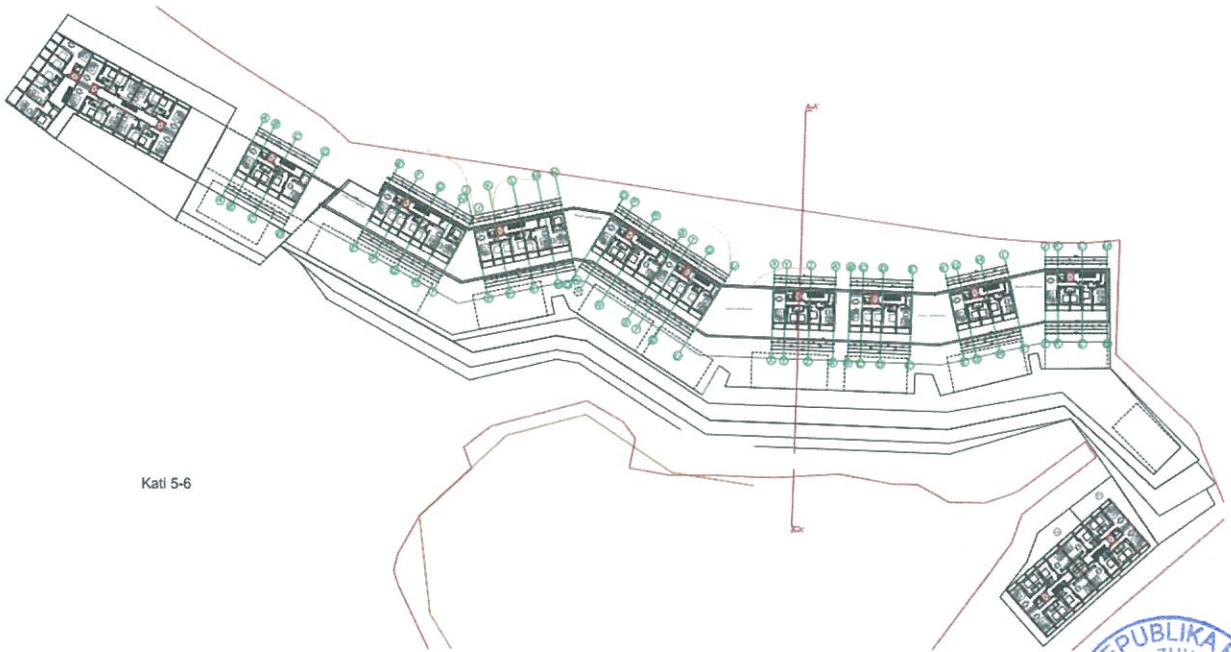
Figura 21- Vizualizime 3D

## PLANVENDOSJE





Kati Perdhe



Kati 5-6







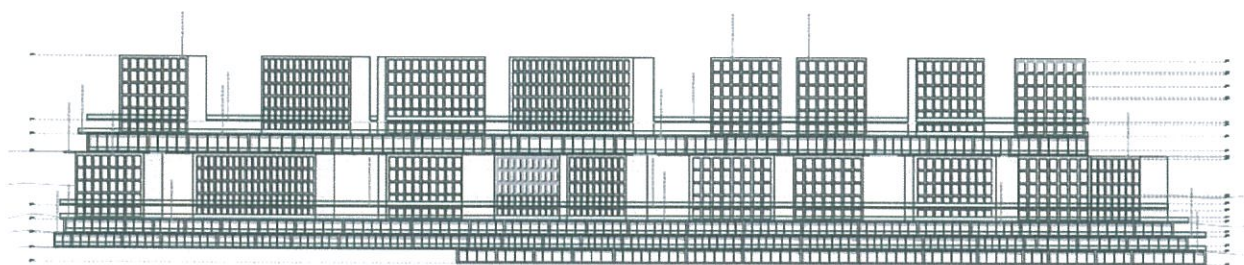
Kati 7-9 (tip)

Në planimetri, pjesa më e madhe e apartamenteve janë me pamje nga deti dhe përgjatë nukleve ka hapësira të perbashketa, të cilat shërbejnë dhe si ambiente rekreative vetëm për banorët e *Waterside residence*.

Në planimetritë e "*Waterside Residence*" kemi lëvizje në altimetri të volumeve duke e bërë në këtë mënyrë objektin më dinamik.

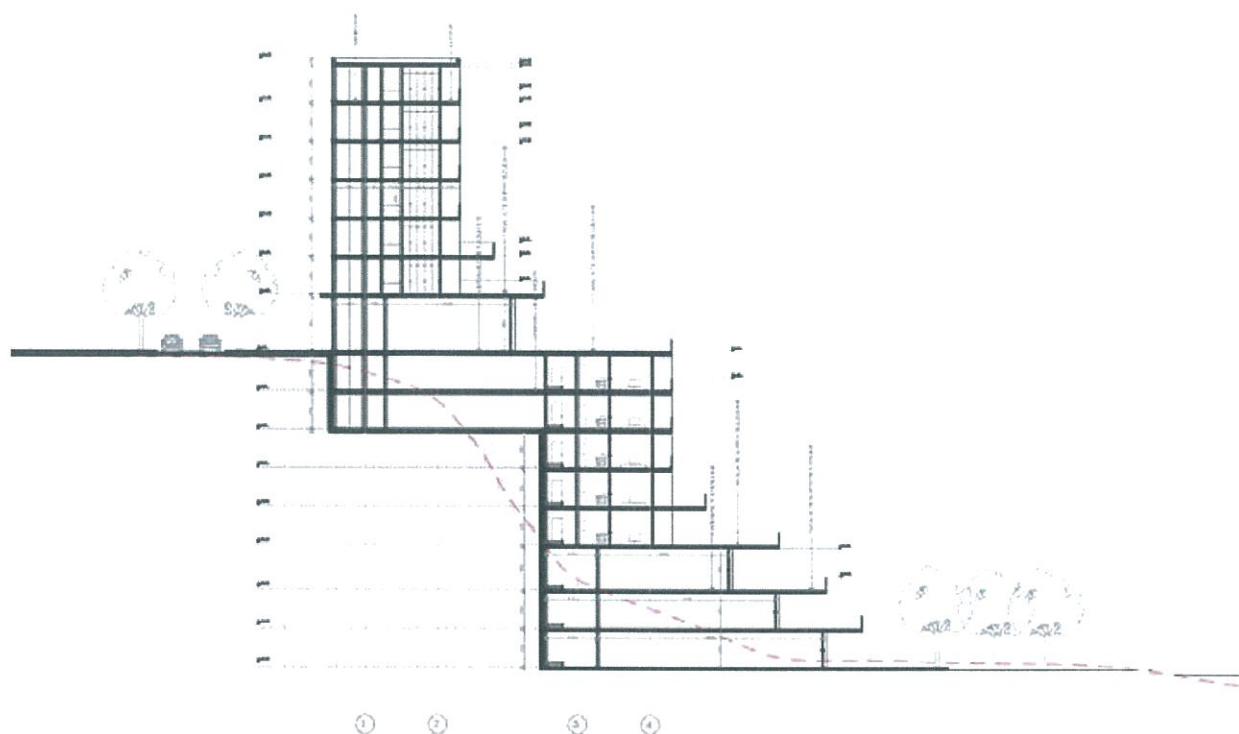


## FASADA



FASADA BALLORE

## PRERJE



Në fasadë objekti është i trajtuar me çarje të rregullta dhe brisole që shërbejnë si hijezues. Materialet janë suva-grafiato, pllaka terrakote dhe elementët prej druri.



### 4.1.3 Piazza Hotel

Hoteli Piazza ndodhet në majë të kodrës së gadishullit, e cila është me pamje nga deti. Hoteli krijon një shesh publik të rrethuar me shërbime publike të hotelit dhe njësi më të mëdha të shitjes me pakicë. Krijon një pikë destinacioni për lidhjet vertikale nga niveli i detit në pjesët e sipërme të masterplanit.



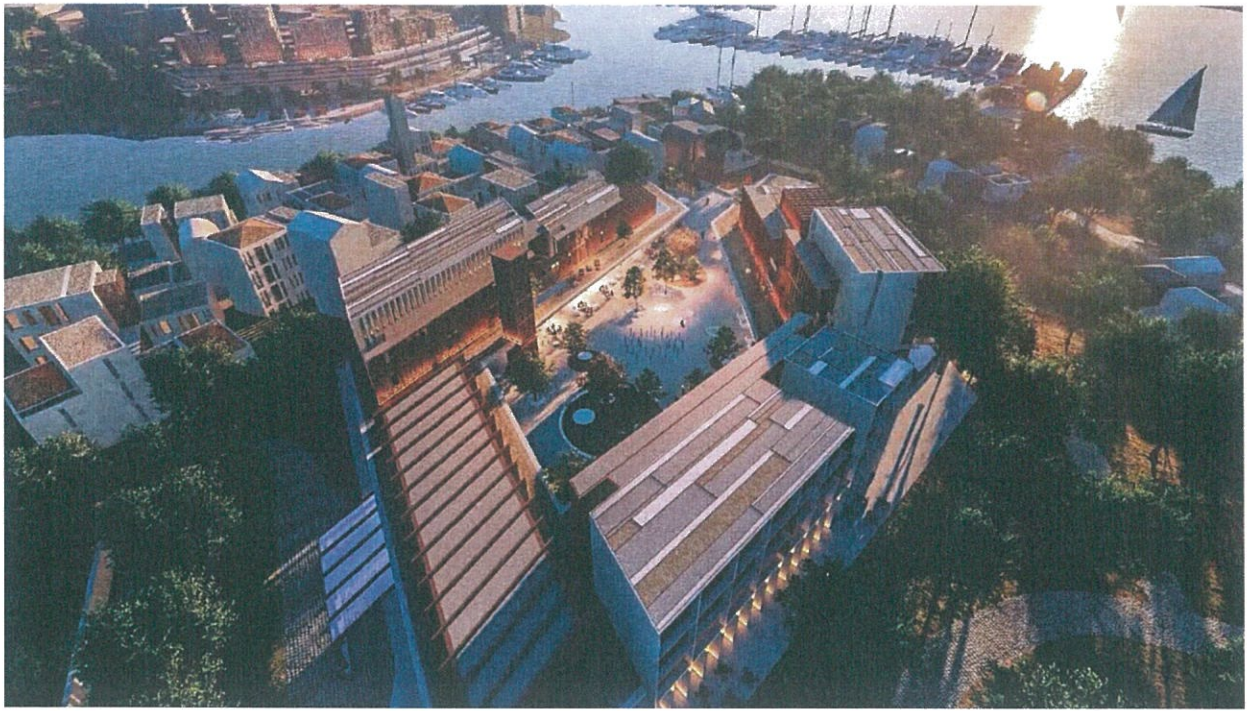


Figura 22- Vizualizime 3D





## PLANVENDOSJE



### Planimetritë e Piazza Hotel

Piazza hotel është hoteli me sipërfaqe më të madhe, i cili ofron dhe një gamë më të madhe shërbimesh.

Në katin përdhe janë vendosur reception, holl, bar, restorante të disa tipologjive të ndryshme.

Njeri nga volumet është në funksion të hollit, receptionit dhe administrates.







Figura 22- Vizualizime 3D



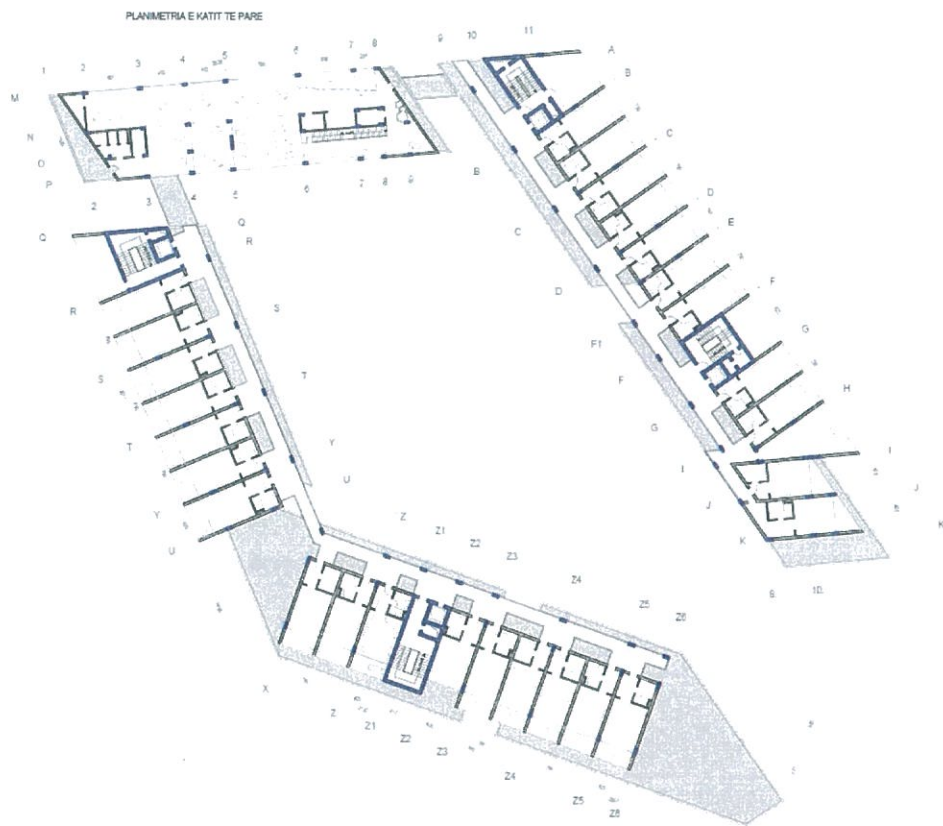
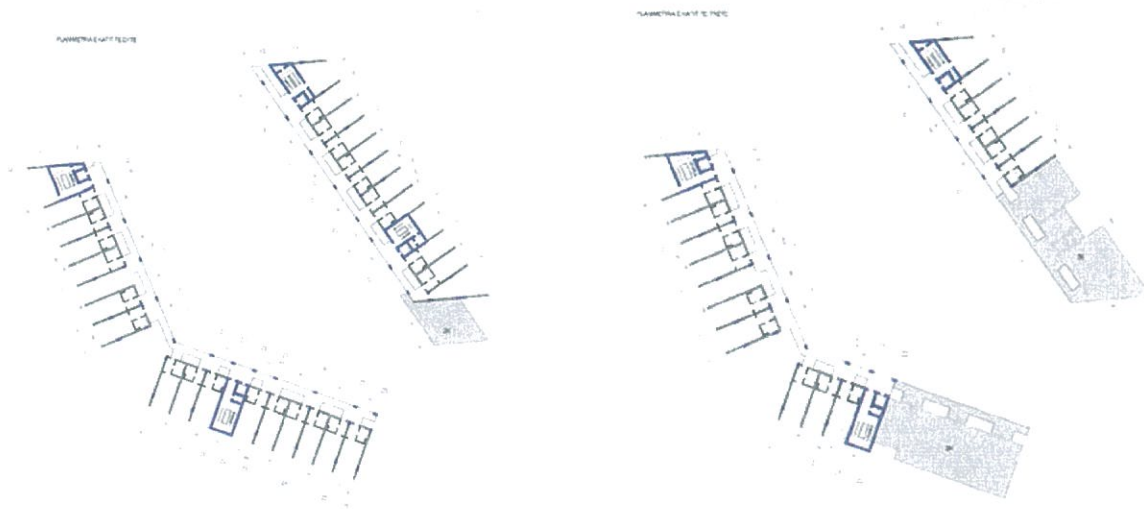


Figura 23- Planimetri të hotelit

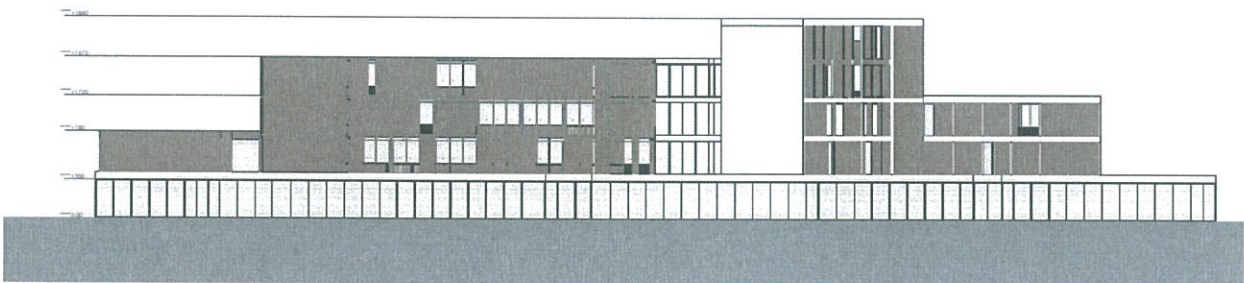
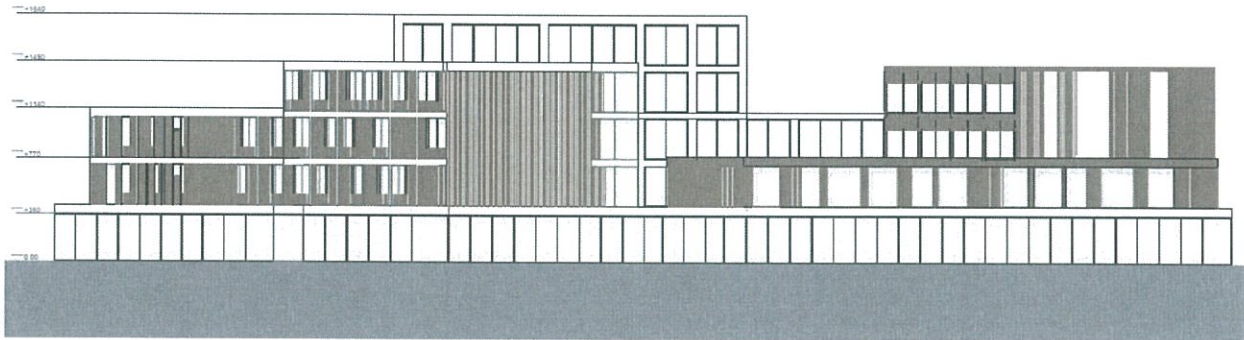
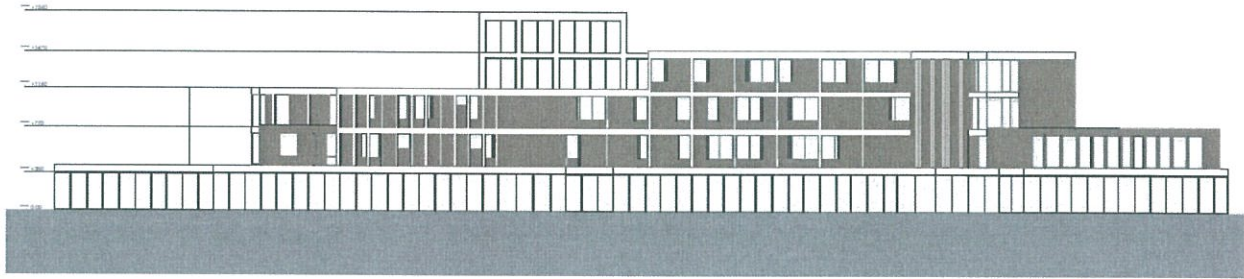


Të gjitha dhomat janë të orientuara me pamje nga deti. Skema e zgjidhjes planimetrike është me balator që është i pozicionuar nga oborri i brendshëm.





## FASADAT



Të gjitha dhomat janë me ballkone, por kanë dhe elementët e brisoleve vertikale të cilet shërbejnë si hijezues.







Figura 24- Vizualizime 3D

Imazhet 3d tregojnë sheshin qendror të Piazza Hotel dhe shërbimet përreth, të cilat janë në funksion të hotelit dhe gjithë kompleksit “Marina Bay”.



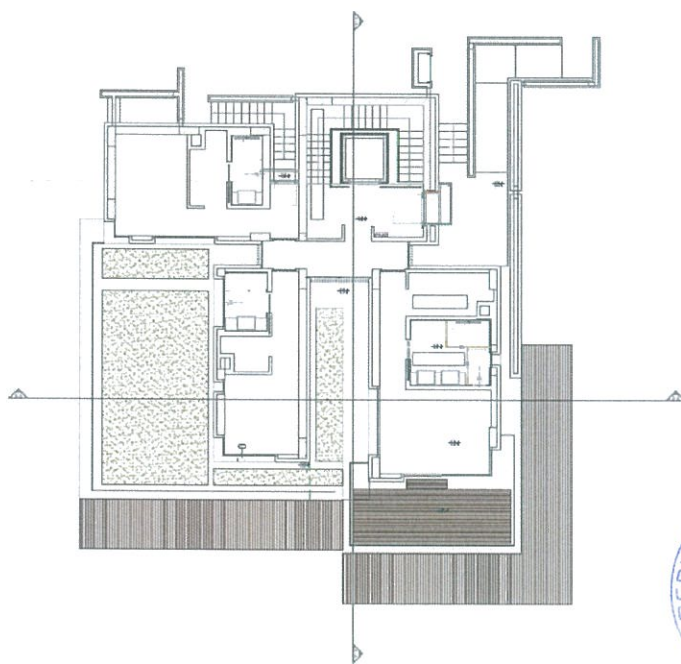


#### 4.1.4 Mansions

Mansions janë vila private me densitet të ulët të vendosura në pjesën jugore të masterplanit. Ky qark me densitet të ulët do të ndihmojë në lidhjen e hapësirave rekreative që ndodhet në jugperëndim me fshatin në Lindje. Me fjalë të tjera, ai funksionon si një lidhës midis zonave të ndërtuara dhe hapësirave rekreative.



Figura 25- Vizualizime 3D



#### 4.1.5 Ambjente në shërbim të Komandes së Forcës Detare



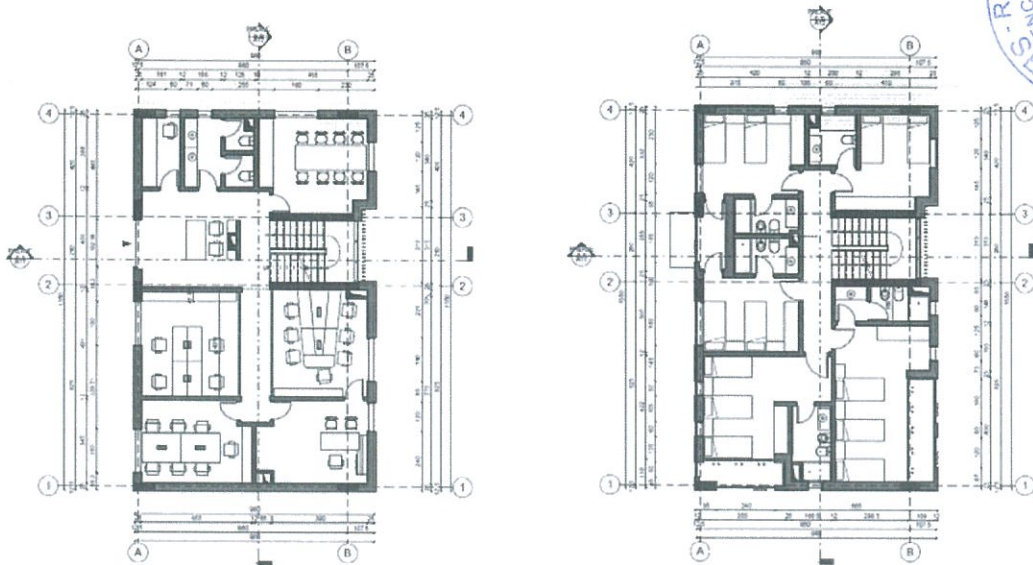
Figura 26- Planvendosje e objektit

Ndërtimimi i godinës me sipërfaqe të përgjithshme ndërtimi 600 m<sup>2</sup> dhe me 1 kat nëntokë.

Sipërfaqe trualli 315.5 m<sup>2</sup>

Godina parashikon ambiente zyrash, akomodim për stafin dhe hapësira të tjera teknike në funksion të Komandes së Forcës Detare.

Sipas akt-marrëveshjes vihet në dispozicion një vend ankorimi për mjetet jo më pak se 90 ml.





#### 4.1.6 Hapësirat e lira dhe të gjelbërta

Projekti propozon një sërë mundësish në sferën publike për banorët e Sarandës dhe vizitorët. Përmirësimi më themelor urban i propozuar është një vendkalim për këmbësorë që shkon përgjatë bregdetit duke filluar nga një skaj në tjetrin.

Ky vendkalim, “*Boardwalk*”, është pasuruar nga fillimi në fund me programe të shitjes me pakicë, plazhe, objekte dhe shërbime. Siç u përmend më parë, propozohen edhe lidhje vertikale që lidhin këtë shëtitore me kodrat e sipërme të gadishullit. Disa nga këto shkallë janë të rregulluara së bashku me shërbimet kulturore dhe komerciale.

Masterplani propozon gjithashtu disa lidhje të brendshme peizazhore për trafik të ngadaltë që lidh zona të ndryshme të fshatrave. Për më tepër, këto breza të gjelbër u japin mundësi zhvillimit të ambienteve rekreative në natyrë. Përveç lidhjeve të brendshme të peizazhit, në masterplan ka edhe breza të gjelbër publik, duke lejuar një rrjedhje urbane nga zona. Më i rëndësishmi ndodhet në veriperëndim, duke filluar nga rruga “*Idriz Alidhima*”, ngjitur me varrezat, që lidh qytetin me Parkun e ardhshëm Perëndimor, i cili do të vendoset në jugperëndim të gadishullit.

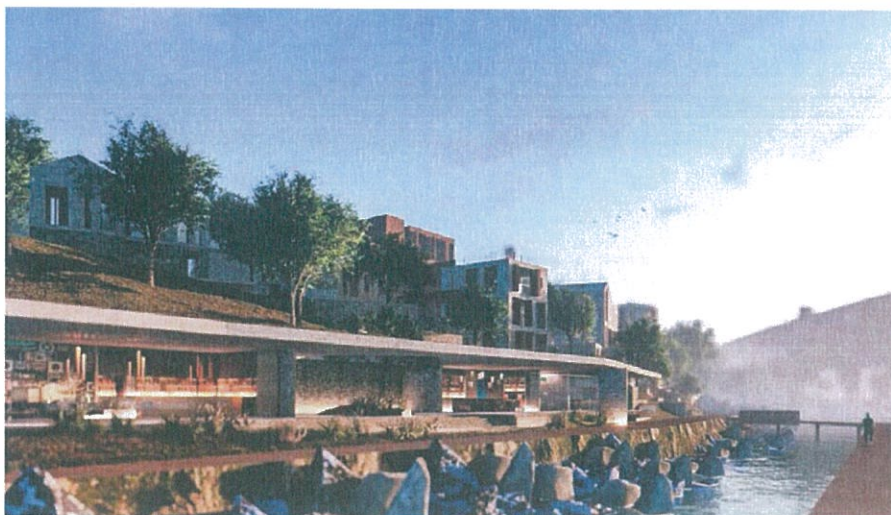


Figura 27- Vizualizime 3D







Figura 28- Vizualizime 3D



## 4.2 Përcaktimin e treguesve për zhvillim të projekt-propozimit

### 1. VILLAGE

#### 1.1 SEKSIONI 18.5m

• 2K-3K → 396.3 m<sup>2</sup>  
10 x 396.3 m<sup>2</sup> → 3963 m<sup>2</sup>

• 3K-4K → 569 m<sup>2</sup>  
20 x 569 m<sup>2</sup> → 11380 m<sup>2</sup>

• 5K-6K → 914.4 m<sup>2</sup>  
12 x 914 → 10972.8 m<sup>2</sup>

#### 1.2 SEKSIONI 25 m

• 2K-3K → 623.2 m<sup>2</sup>  
8 x 623.2 → 4985.6

• 3K-4K → 853.2 m<sup>2</sup>  
23 x 853.2 → 19623.6 m<sup>2</sup>

• 5K-6K → 1189.9 m<sup>2</sup>  
18 x 1189.9 → 21418.2 m<sup>2</sup>

TOTAL VILLAGE → 72343.2 m<sup>2</sup>

2. VILAT MANSION → 9 vila x 358 m<sup>2</sup> → 3222 m<sup>2</sup>

3. PIAZZA HOTEL → 8460 m<sup>2</sup>

4. WATERSIDE RESIDENCE → 61956 m<sup>2</sup>

5. SHËRBIMET TEK HYRJA → 375.6 m<sup>2</sup>

6. GATE + SECURITY → 60 m<sup>2</sup>

7. SHËRBIME TË TJERA AFËR VILAVE MANSION → 500 m<sup>2</sup>

8. HOTELI I VOGËL (SHTUAR 669.2 m<sup>2</sup> SI KAT I DYTË) → 2801.2 m<sup>2</sup>

9. VILA E USHTRISË

• VILA E USHTRISË → 600 m<sup>2</sup>

• TRUAL → 313 m<sup>2</sup>

10. MAGAZINA + ZYRA → 1200 m<sup>2</sup>



LLOGARITJA E SIPERFAQEVE				
		COPE	SIPERFAQE	TOTAL
1	OBJEKTE 2-3 KATE	10	396.30	3,963.00
2	OBJEKTE 3-4 KATE	20	569.00	11,380.00
3	OBJEKTE 5-6 KATE	12	914.40	10,972.80
4	OBJEKTE 2-3 KATE	8	623.20	4,985.60
5	OBJEKTE 3-4 KATE	23	853.20	19,623.60
6	OBJEKTE 5-6 KATE	18	1,189.90	21,418.20
7	VILAT MANSION	9	358.00	3,222.00
8	PIAZZA HOTEL	1	8,460.00	8,460.00
9	WATERSIDE RESIDENCE	1	61,956.00	61,956.00
10	SHERBIME	1	375.60	375.60
11	GATE SECURITY	1	60.00	60.00
12	SHERBIME TE TJERA	1	500.00	500.00
13	HOTEL I VOGEL	1	2,801.20	2,801.20
14	MAGAZINA+ZYRA	1	1,200.00	1,200.00
15	VILA E USHTRISE	1	600.00	600.00
16	NENTOKA	1	55,700.00	55,700.00
				<b>207,218.00</b>

TRUALL
<b>39446</b>
<b>208693.5</b>
<b>2502</b>
<b>1626</b>
<b>11130</b>
<b>6823</b>
<b>6171.18</b>
<b>1388</b>
<b>1902</b>
279681.68

## TREGUESIT E ZHVILLIMIT:

Sipërfaqe e përgjithshme e truallit	: 279681.68 m <sup>2</sup>
Sipërfaqe e truallit që përdoret për ndërtime civile	: 154236.63 m <sup>2</sup>
Sipërfaqe e truallit që përdoret për rekreacion	: 125445.05 m <sup>2</sup>
Sipërfaqe pishinash	: 4000 m <sup>2</sup>
Sipërfaqe e truallit e zënë nga struktura (gjurma)	: 38905.2 m <sup>2</sup>
Sipërfaqe e përgjithshme e ndërtimit e propozuar	: 207218m <sup>2</sup>
Sipërfaqe e përgjithshme e ndërtimit mbitokë	: 151518 m <sup>2</sup>
Sipërfaqe e katit nëntokë	: 55700 m <sup>2</sup>
Koeficienti i shfrytëzimit të truallit për ndërtim	: 25.2%
Intensiteti i ndërtimit	: 0.98
Lartësia maksimale e strukturës nga niveli i kuotës së sistemimit	: +40 m
Numri i kateve mbi tokë	: 1-8 KATE
Numri i kateve nën tokë	: 1 KAT

## TREGUES TEKNIK:

Nr. pasurie: 1/ 416 Zona Kadastrale: Nr.8642  
Nr. pasurie: 1/ 552 Zona Kadastrale: Nr.8642  
Nr. pasurie: 1/ 420 Zona Kadastrale: Nr.8642  
Nr. pasurie: 1/ 547 Zona Kadastrale: Nr.8642  
Nr. pasurie: 1/ 548 Zona Kadastrale: Nr.8642  
Nr. pasurie: 5/ 232 Zona Kadastrale: Nr.8641  
Nr. pasurie: 22/ 133 Zona Kadastrale: Nr.8641  
Nr. pasurie: 5/ 227 Zona Kadastrale: Nr.8641  
Nr. pasurie: 4/ 160 Zona Kadastrale: Nr.8641

## Distancat nga kufiri i pronës :

VERIU: 13.7 m nga volumi 2k - 24.8 m per volumin 8k NGA KUFIRI I PRONËS  
JUGU: 4.2 m nga volumi 3k - 44.1 m per volumin 2k NGA KUFIRI I PRONËS  
LINDJA: 4.3 m nga volumi 3k - 28.5 m per volumin 3k NGA KUFIRI I PRONËS  
PERËNDIMI: 8 m nga volumi 6k - 9.9 m per volumin 6k NGA KUFIRI I PRONËS

## Distancat nga aksi i rrugës:

Veri : 25.2 m per volumin 2k - 31.4 m per volumin 8k





## 5. RREGULLAT E RRJETEVE TË INFRASTRUKTURËS

### 5.1 Pozicionimin e shërbimeve dhe rrjeteve kryesore të infrastrukturave

Në zonën në zhvillim parashikohen dy seksione kryesore rrugësh sipas skemës së mëposhtme.

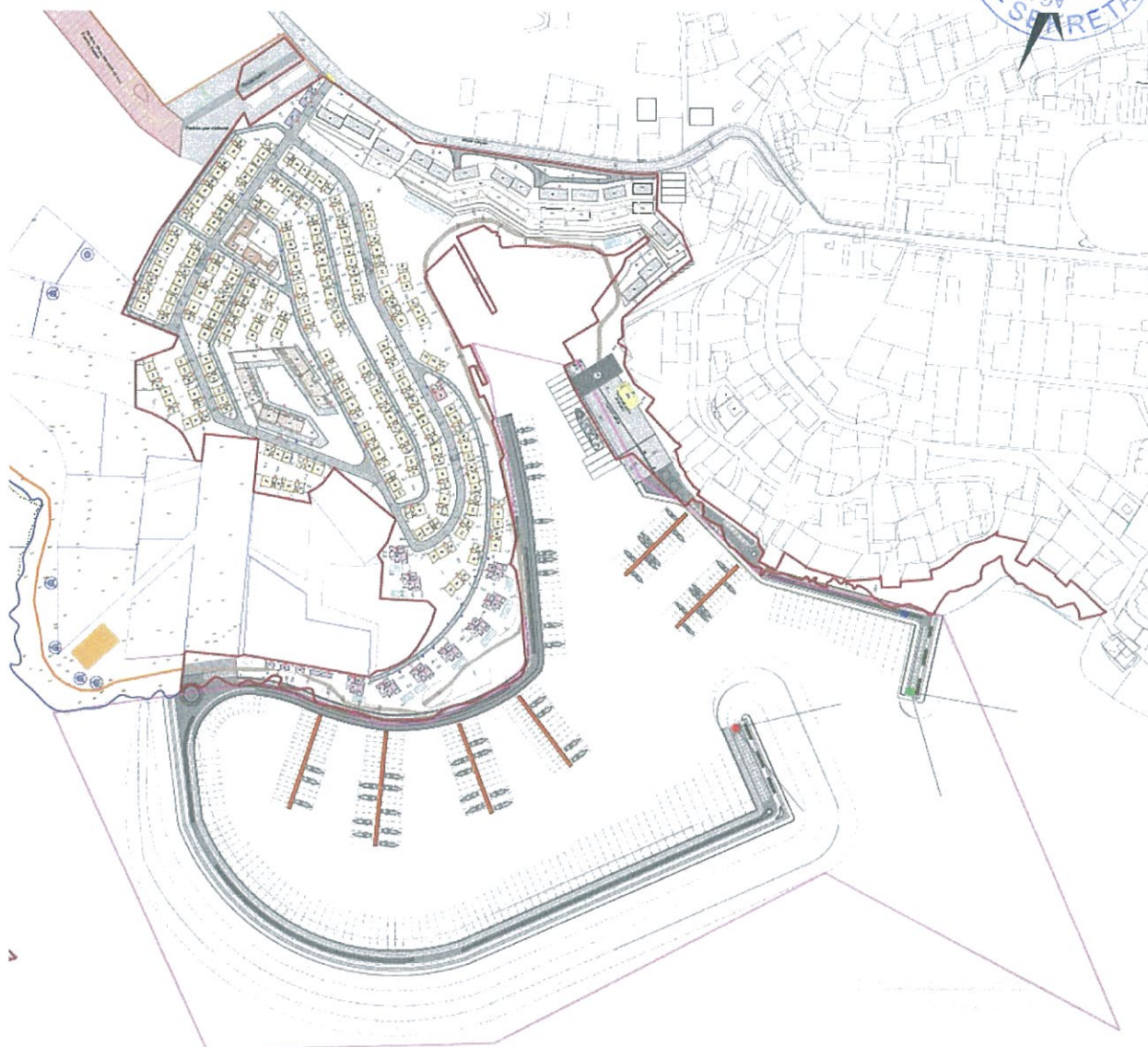
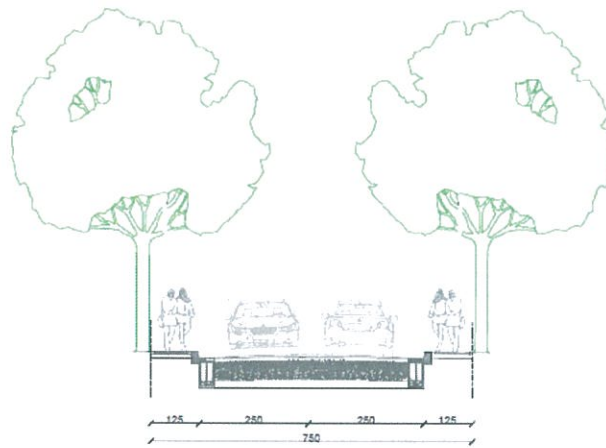
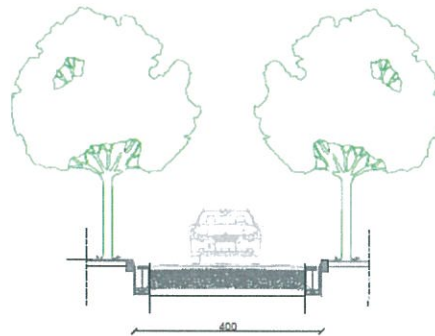


Figure 29-Tipologjitë rrugore



RRUGE KRYESORE 7.5m ME 2 KORZI 2.5m DHE TROTUAIRE 1.25 m



RRUGE DYTESORE 4M ME 1 KORZI

Figure 30-Seksionet rrugore

### 5.1.2 Rrjeti rrugor Urban

Rrugët urbane përbëjnë pjesë të rrjetit rrugor, që shtrihet brenda vendbanimeve urbane dhe rurale të bashkisë. Ato ndryshojnë në madhësi dhe në shpejtësinë e udhëtimit, duke filluar nga rrugët kryesore në rrugët vetëm për këmbësorë. Të gjitha rrugët urbane duhet të lehtësojnë qarkullimin e këmbësorëve, prandaj trotualet janë të nevojshme. Për më tepër, shumica e tyre kanë nevojë për të mbuluar nevojat e rastit për parkime në rrugë. Madhësitë e trotuareve dhe numri i vendeve të parkimit, duhet të përcaktohen mbi bazën rast pas rasti, sipas nevojave dhe tipareve hapësinore të çdo vendbanimi.

Gjatë hartimit të projektit të infrastrukturës rrugore është mbajtur parasysh terreni i pjerrët dhe panorama e shpatit ku vendoset kompleksi. Vendosija e objekteve në plane horizontale me lartësi të kufizuar dhe shtrirja njëra përballë tjetrës në të dy anët e rrugëve në formë brezash të shkallëzuara përbën kurorën e ndërtimeve, duke ruajtur peisazhin e zonës dhe përmirësuar rreziqet ndaj shkarjes.

Projekti i rrugës kalon në një zonë gjysëm të zhveshur nga bimësia dhe gjarpëron gjatë kompleksit. Masa të përgjithshme do të aplikohen në të gjithë rrugët në varësi të natyrës së veçantë të segmentit rrugor, por që do të sigurojnë se minimalisht, përgjatë rruges, do të krijohen toka me lëndina. Muret mbajtëse prej betoni do të vishen me gurë dekorativ apo me mbulesë peisazhike që realizohet me bime kacavjerëse mjaft të përshtatshme për këtë terren.



Trajtimet e peisazhit përfshijnë edhe mbjelljen me llojet e bimeve të zonës me qëllim zvogëlimin e ndërhyrjes vizuale të projektit në këtë zonë

Ndriçimi rrugor duhet të integrohet në peizazhin rrugor në mënyrë të ndjeshme. Kjo përfshin përdorimin e llampadarëve në sasinë dhe voltazhin e përshtatshëm. Për më tepër, ndriçimi i rrugëve duhet të përdoret për të theksuar elementë të veçantë, të cilat janë përcaktuar si qendra për forcimin e imazhit të vendbanimit.

### 5.1.3 Zgjidhja e nevojës për parkim

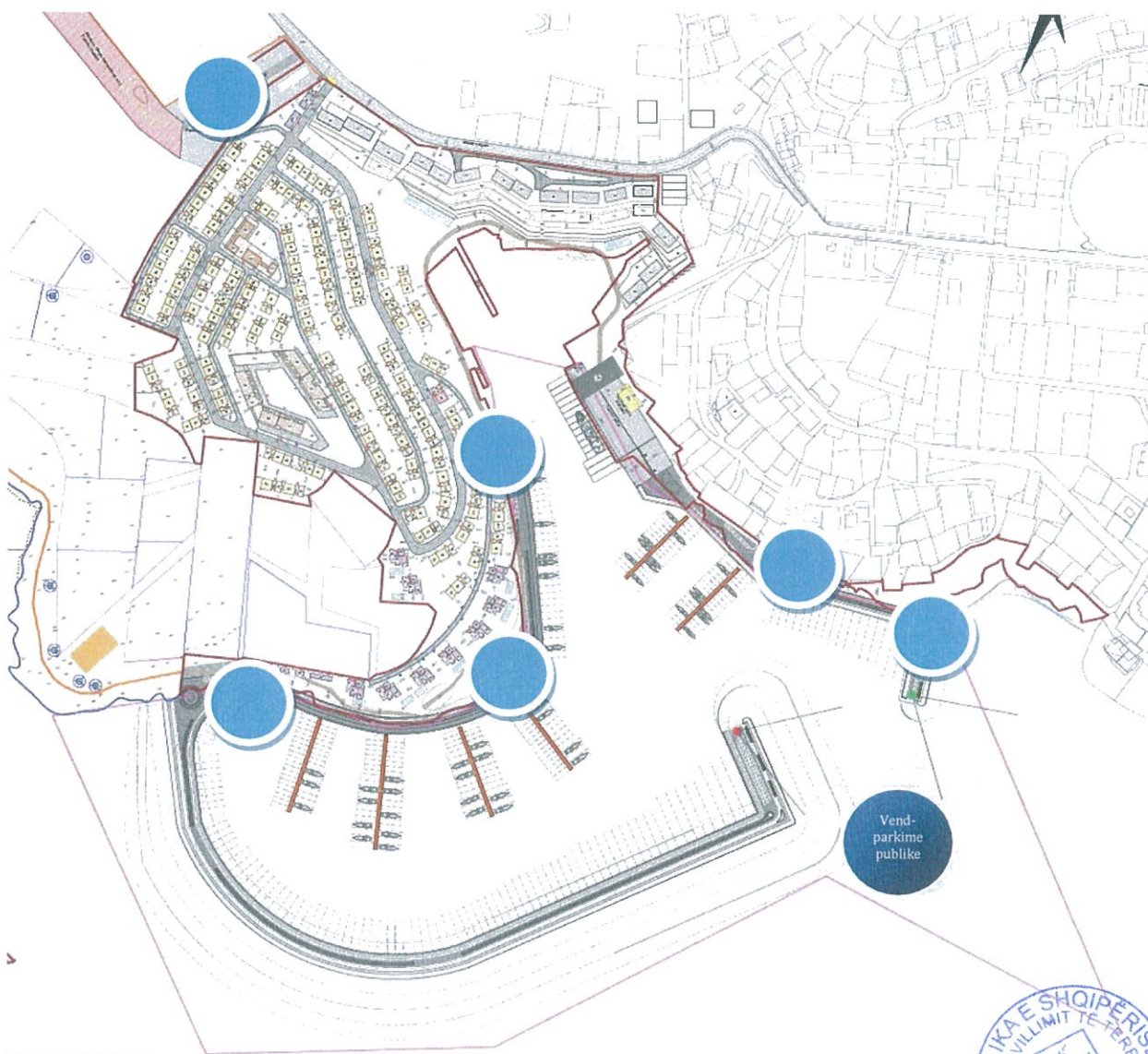


Figura 31-Pozicionet e parkimeve publike



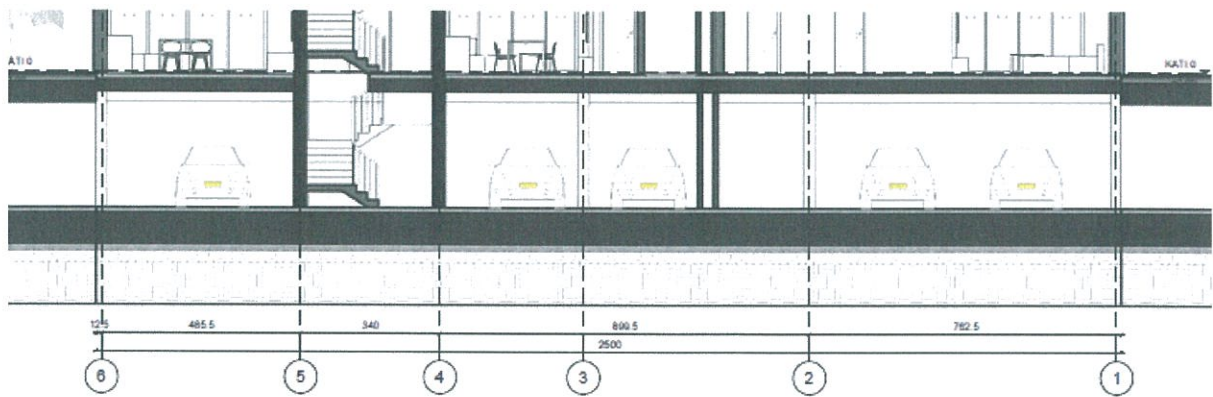


Figura 4-Katet e parkimit në objektet rezidenciale



Figura 32-Kati -1/parkimi i hotel Piazza

Parkimi i përbashkët në natyrë krijon shumë probleme nga këndvështrimi urban dhe ekologjik. Për këtë arsye, për rezidentët janë parashikuar parkime individuale:

- *minimalisht 1 vendparkimi për apartament*
- *minimalisht 2 vendparkime për vila.*

Ndërkohë, përgjatë shëtitorës buzë detit dhe skolieres së marinës janë menduar disa parkime publike në funksion të vizitorëve apo shërbimeve.





## 6. MARINA LIMION, PROJEKTI DHE ZGJIDHJA TEKNIKE

Projekti i Portit turistik në Gjirin e Limionit do të ndërtohet në afërsi të qytetit të Sarandës. Zona e portit është planifikuar si një rajon që ofron mundësi, zgjidhje dhe një stil të lartë jetese për qytetaret, eksperiencë të paharrueshme për vizitorët e saj dhe rritje të qëndrueshme për bizneset të cilat po bëhen gjithnjë e më shumë ndërkombëtare. Duke qenë i tillë, për ndërtimin e një porti, ky rajon është më se i përshtatshëm sepse do të shndërrohet në një pikë të rëndësishme për sektorin publik/ privat për të zhvilluar shërbimet e tyre.

### 6.1. Gjendja ekzistuese

Gjatësia aktuale e kalatës është 70 m dhe thellësia e basenit është aktualisht -5.4 m.

Ka një ndërtesë ekzistuese e cila ka nevojë për rikonstrukcion.

### 6.2. Projekti i propozuar

Është hartuar projekt-idea e projektit për ndërtimin e Portit dhe Marinës Limion. Gjatësia aktuale e kalatës është 70 m dhe është parashikuar të zgjatet edhe me 1790 m linear kalata si dhe një basen ujor rreth 120,000 metra katrore.

Thellësia e basenit është aktualisht -5.4 m dhe është parashikuar të thellohet duke e çuar thellësinë deri në -10 m thellësi duke e bërë të përshtatshëm për akostimin dhe përpunimin të mjeteve me tonazh më të madh.

Një rëndësi i është dhënë harmonizimit me mjedisin përreth. Është parashikuar vendosje e tre depozitave respektivisht me kapacitet: 2,000 t për furnizimet e mjeteve me naftë, 100t për furnizimet e mjeteve me benzine si dhe një depozite 200 toneshe për ujin.





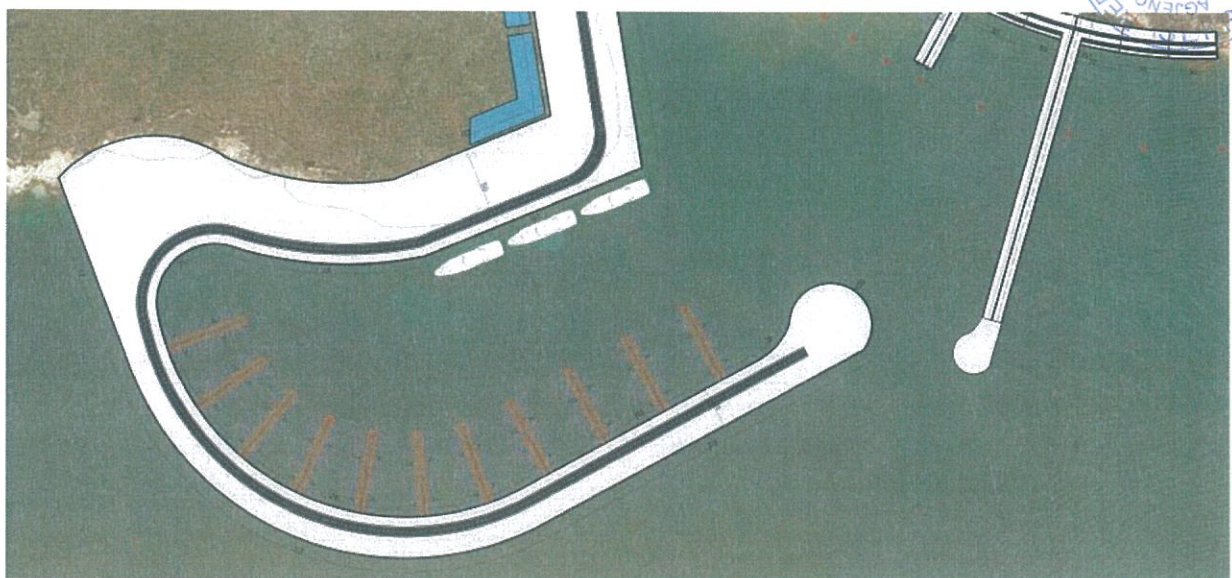


Figura 33- Planvendosje e portit



Në projekt janë parashikuar punime për ndërtimet mbrojtëse, duke përfshirë dallgëthyesit solid dhe lundruet dhe mbrojtjen bregdetare konform standarteve të Bashkimit Europian.

Do të ndërtohen dy dallgëthyes:

Dallgëthyesi Perëndimor i cili do ta mbrojë portin nga të gjitha rrymat detare perëndimore. Ky dallgëthyes do të shërbejë edhe si akomodues mjete lundruese turistike me kapacitet të madh si edhe për anije kroçera.

Dallgëthyesi Lindor i cili do të shërbejë për mbrojtjen nga rrymat detare që vijnë nga gjiri i Sarandës dhe nga Jugu. Te dy këto dallgëthyes do të pajisen me mjete sinjalizimi për orientimin e mjeteve lundruese.

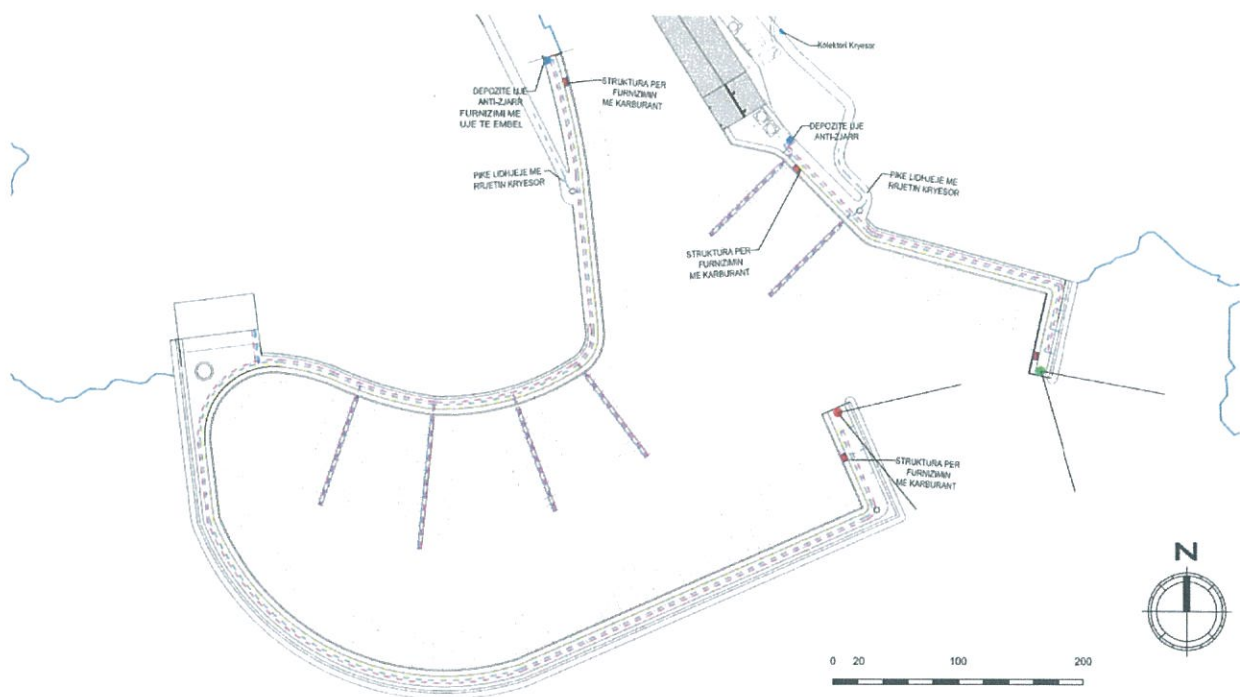
### 6.3. Hyrjen në port nëpërmjet rrugëve tokësore dhe facilitetet ndihmëse

Nga ana jonë është parashikuar zgjidhjen e marrëdhënies me subjektet e tretë për rrugët për hyrjen në port dhe konkretisht:

Për hyrjen në kalatën e vjetër është rënë në marrëveshje me kompaninë CONCORD Investment e cila e ka me qira nga Ministria përgjegjëse për Ekonominë në RSH sheshin e përpunimit në kalatën e Limjonit si edhe ndërtimin e kalatës së re me një gjatësi prej 80 ml në vijim të saj. Sipas marrëveshjes do të përdoret nga ana e koncesionarit:

- *Sheshet e vendqendrimit të Jahteve jashtë sezonit.*
- *Tualete, dushe, lavamane sipas standardit (1 për 50 vend akostimi)*
- *Ujë të rrjedhshëm në çdo vend akostimi në distancë 20 dhe me kapacitet prurës që të lejojë përdorimin e menjëhershëm të paktën 25% e rubinetave.*
- *Rrymë elektrike në çdo vend akostimi nga 16 amp 220/240 volt me mundësi rritjeje deri 32-64-125A dhe tension trefazor. Pajisjet duhet jenë në përputhje me standardin e IEC (international electric commission) dhe me mbrojtje rele për shkak të qëndrimit të ekspozuara në ambjent më lagështirë.*
- *Pikë e furnizimit me karburant;*
- *Planin për largimin e mbetjeve*
- *Rrjeti i ndriçimit të jashtëm*
- *Plani për MNZ-ne (mbrojtja nga zjarri)*
- *Mjete lundruese për dhënie me qera.*





#### 6.4. Residencat përkatëse

Në zbatim të legjislacionit në fuqi në projekt janë parashikuar dhe zyrat që do t'i shërbejnë konçesionarit si dhe ato që do t'u vendosen në dispozicion pa pagesë autoriteteve shtetërore për kryerjen e aktiviteteve të tyre funksionale si psh. dogana, policia kufitare, kapiteneria, inspektori sanitar etj.

Është planifikuar të përdoren ndërtesat aktuale të portit të Limjonit si zyra për administratën e portit si edhe për përfaqësuesit e administratave të tjera që do të kryejnë funksion në port si Policia Kufitare, dogana, kapiteneria e portit. Ndërtesa aktuale do të rikonstruktoret për të përmbushur nevojat e këtyre institucioneve shtetërore por edhe kompanive private që mund të kërkojnë të marrin me qira ambiente, si kompani të dhënien me qira të makinave, mjeteve lundruese, agjenci turistike, agjenci detare etj.

Gjithashtu do të ndërtohen zyra informacioni për shërbimet që do të kryhen në port si dhe në vende të caktuara do të ndërtohen bar dhe restorante të cilat do të jenë në funksion të portit të cilat do të jenë sa më afër vend-parkimeve të mjeteve lundruese.

Pas përfundimit të portit mund të planifikohen ndërtimi i hoteleve apo qendrave residencale por këto do të jenë jashtë këtij plani koncesioni.

#### Ofiçina e servisit dhe pajisjet e ulje/ngritjes së mjeteve lundruese

Projekti ka të parashikuar dhe kryerjen e shërbimeve teknike, mirëmbajtjes dhe riparimeve të mjeteve të mësipërme. Në pjesën veriore të portit do të ndërtohet një kantier i vogël për të ardhur në ndihmë të gjitha mjeteve lundruese të vogla që kanë nevojë për shërbime teknike, riparime të ndryshme dhe përgatitjen për lundrim.

Kantieri do të përbëhet nga një kalatë e vogël e futur me një vinç me kapacitet ngritës mbi 100 ton. Ky vinç do të ngrejë nga uji mjete të vogla lundrimi deri në 35ml dhe do të vendosë në ofiçinën e riparimit, ose do të nxjerrë në parkimin në tokë, ose në mjetet transportuese dhe e kundërta.





Projekti ka të parashikuar edhe ndërtimin e një Ofiçine të mbyllur për riparimin e mjeteve lundruese. Kjo ofiçinë ka një sipërfaqe afërsisht 2000m<sup>2</sup> dhe do të jetë e pajisur me aparaturat më të mira për kryerjen e funksionit si edhe që e mbrojnë mjedisin nga ndotja.

Ofiçina dhe gjithë kantieri do të jetë i pajisur me një sistem të menaxhimit të mbetjeve të ndryshme të ngurta dhe vajore dhe do të plotësojë të gjitha kërkesat e nevojshme për mbrojtjen e mjedisit.

### **Vendosja e kapaciteteve deponituese**

Në projektin e portit është parashikuar vendosje e tre deponitave respektivisht me kapacitet: 2,000 t për furnizimet e mjeteve me naftë, 100t për furnizimet e mjeteve me benzine si dhe një deponite 200 toneshe për ujin.

### **Akomodimi në det.**

Numri i vend parkimeve që do të ketë porti është 368 për mjete lundruese turistike të të gjitha përmasave, pa llogaritur anijet turistike krocera të cilat do ta përdorin portin për një periudhë të shkurtër. Këto vend akomodime do të jenë pajisur me facilitete të nevojshme si kaluna, ujë të ëmbël, energji elektrike, vend parkimi automjeti, shërbim informacioni falas Shërbim ruajtje 24 orë etj.

### **6.8. Vend parkimi në tokë apo në vende të mbuluara për mjete lundruese**

Siç e përmendëm dhe më sipër pjesa më e madhe e pronarëve të varkave i përdorin ato vetëm gjete sezonit turistik dhe gjatë stinëve të tjera kërkojnë ti parkojnë në një vend të sigurt. Vend parkimi më i sigurt për një mjet lundrues është parkimi në tokë.

Arsyeja është pasi nuk ndikohen nga ndryshimet atmosferike të këqija gjatë dimrit, mjeti lundrues qëndron i palëvizur duke reduktuar përplasjen me mjetet e tjera, gjatë kohës që është në tokë mund të bëjë disa riparime apo pastrime të varkës të cilat nuk i bën dot në ujë.

Për këtë arsye projekti jonë ka parashikuar që brenda portit të krijojë vendparkime për rreth 100 mjete lundruese të hapura dhe të mbuluara, si edhe ka në plan të marrë me qera një tokë larg portit ku mund të transportohen mjetet lundruese dhe të qëndrojnë gjatë gjithë periudhës jashtë sezonit.

### **Siguria portuale**

Një sektor shumë i rëndësishëm në legjislacionin detar është edhe siguria detare. Për këtë arsye Organizata Ndërkombëtare Detare me qëllim krijimin e kuadri ligjor për rritjen e sigurisë në veprimtarinë e lundrimit, në datën 1 Nëntor 1974 miratoi Konventën Ndërkombëtare të Shpëtimit të Jetës në Det SOLAS '74 , e ndryshuar. Vendi ynë në këtë Konventë ka aderuar me Ligjin Nr. 9213 datë 1.4.2004 Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Konventën Ndërkombëtare Detare "Për shpëtimin e jetës në det (SOLAS), 1974", e ndryshuar dhe në protokollin e kësaj konvente, të vitit 1978, i ndryshuar).

Pas akteve terroriste të 11 Shtatorit 2001 si edhe akteve terroriste të ndodhur në det, Organizata Ndërkombëtare Detare (IMO) filloi punën për rishikimin e masave dhe procedurave për të ndaluar aktet terroriste të cilat kërcënojnë sigurinë e pasagjerëve dhe ekuipazheve të anijeve si edhe sigurinë në anije, dhe në muajin Dhjetor të vitit 2002, miratoi rezolutën për ndërmarrjen e disa masave të veçanta për përforcimin e sigurisë detare si edhe hartimin e një Kodi i cili do të parashikojë dispozita për rregullimin e sigurisë në anije dhe në porte (Kodi ISPS ). Këto masa, të parashikuara në këtë



Konventë përbëjnë një detyrim zbatimi për të gjithë shtetet kontraktuese në përputhje me Nenin VIII të saj. Kodi ISPS hyri në fuqi në 1 Korrik 2004.

Menjëherë pas këtyre veprimeve të rëndësishme të IMO, Ministria përgjegjëse për transportin detar ndërmori hapa të rëndësishëm për krijimin e një kuadri ligjor për rritjen e sigurisë në anije edhe në porte duke hartuar dhe miratuar Ligjin Nr.168/2013 “Për Sigurinë në Anije dhe në Porte”. Qëllimi i ligjit ishte garantimi i sigurisë në anije dhe porte si edhe parandalimi i akteve terroriste në përmbushje të detyrimeve të vendosura nga aktet kombëtare dhe ndërkombëtare si edhe kishte si objekt organizimin dhe funksionimin e veprimtarisë së çështjeve të sigurisë në anijet dhe portet e RSh.

Ligji krijonte organet përgjegjëse për sigurinë në anije dhe porte, masat e nevojshme si edhe detyrimet e palëve gjatë zbatimit të masave të sigurisë. Ligji megjithëse modest por i përmbushte më së miri detyrimet ndaj Kodit ISPS duke u mbështetur në institucionet ekzistuese të asaj kohe.

Sa më sipër në zbatim të kuadrit ligjor të mësipërm para se porti të shpallet si port i hapur për lundrim ndërkombëtar do të ndërmerren masat në zbatim të ligjit të mësipërm të cilat janë:

a. Porti do të pajiset me të gjitha facilitetet ndihmëse për forcimin e sigurisë si:

1. Ndërtimi i murreve kufizuese dhe monitorim me CCTV te kufirit ndarës me portin e ri të peshkimit;
2. Do të ngrihet forca e sigurisë akteve ligjore në zbatim të ligjit 168/2913;
3. Do të miratohet rregullorja e sigurisë së portit;
4. bëhet vlerësimi i sigurisë së portit nga autoritetet e sigurisë;
5. Do të hartohet Plani i Sigurisë së Portit;
6. Do të hartohet Deklarata e përputhshmërisë së terminalit portual me Planin e Sigurisë
7. Mur rrethues 4 m i lartë dhe 2 m kangjella + tel brisk. (lartësia totale 6 m)

## 7. ANEKS

7.1. Harta e planvendosjes për *Leje Ndërtimi për Objektin: “Porti Turistik dhe i Shërbimeve “Marina Limion” dhe Kompleksi Turistik “Marina Bay Saranda” me Vendndodhje në Bashkinë Sarandë, me zhvillues shoqëritë “Concord Investment” Sh.P.K, “Marina Limion” Sh.P.K. dhe “Marina Bay Saranda” Sh.P.K”*.

7.2. Harta e infrastrukturës rrugore

7.3. Plani i zonimit funksional të portit

7.4. Plan i Përgjithshëm i portit

7.5. Infrastruktura e propozuar

7.6. Rrjetet inxhinierike

7.7. Fazat e realizimit

