



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
KËSHILLI I MINISTRAVE
KËSHILLI KOMBËTAR I TERRITORIT

DOKUMENTI I RREGULLORES SË VEÇANTË

LEJE ZHVILLIMI PËR OBJEKTIN:
"VLORA MARINA RESORT, HOTEL DHE STRUKTURA AKOMODUESE REZIDENCIALE"
ME ZHVILLUES SHOQËRINË
"MARINA RESIDENCES VLORË" SHPK

MIRATOHET
KRYETARI I K.K.T.



MINISTËR I INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË

Znj. BELINDA BALLUKU



Miratuar me Vendim të Këshillit Kombëtar të Territorit Nr.27, Datë 16.03.2022

Projektues:

XDGA & iRI

Zhvillues:



MARINA RESIDENCES VLORË



TABELA E PËRMBAJTJES SË DOKUMENTIT TË RREGULLORES SË VEÇANTË

1. Dispozita të Përgjithshme
 - 1.1 Baza Ligjore
 - 1.2 Përshkrim i zonës së studiuar
2. Ekstrakte të Planit të Përgjithshëm Vendor
 - 2.1 Përputhshmëria me kategorinë e përdorimit të tokës sipas PPV-së
 - 2.2 Seti i fragmenteve të hartave të PPV për zonën në zhvillim
3. Analiza e Gjëndjes Ekzistuese
4. Rregullat e Zhvillimit të Territorit
 - 4.1 Funksionet dhe aktivitetet e propozuara
 - 4.2 Përshkrimi i struktures dhe sipërfaqet e zhvillimit për çdo godinë
 - 4.3 Pamja e Jashtme e Godinave / Trajtimi i Fasadave / Rifiniturave
 - 4.4 Përcaktimin e treguesve për zhvillim të projekt-propozimit
 - 4.5 Hapësirat e lira dhe të gjelbërta / vendparkimet
5. Rregullat e Rrjeteve të Infrastrukturës
 - 5.1 Pozicionimin e shërbimeve dhe rrjeteve kryesore të infrastrukturave



1. Dispozita të Përgjithshme

1.1 Baza Ligjore

Kjo rregullore e veçantë përcakton kushtet e përgjithshme për LEJE ZHVILLIMI PËR OBJEKTIN: "STRUKTURË AKOMODUESE REZIDENCIALE DHE MARINA RESORT, VLORË", me zhvillues Marina Residences 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)
- Plani i Përgjithshëm Vendor i Bashkisë Vlorë, miratuar me Vendim Nr. 1, datë 16.10.2017 të Këshillit Kombëtar të Territorit.

1.2 Përshkrim i zonës së studiuar

Projekti do të zhvillohet në Portin aktual të qytetit të Vlorës të shtrirë në bregdetin jugor të Shqipërisë, 157 km larg pikës më të madhe kufitare me Greqinë që është Kakavia, rreth 140 km (75 Nm) në vijë detare me Portin e Korfuzit dhe 90 km (50 Nm) nga rajoni i Puglias në Itali. Kufiri tokësor me Malin e Zi është afërsisht 234 km në veri dhe hyrja në Gjirin e Kotorrit (kufiri midis Malit të Zi dhe Kroacisë) është rreth 130 Nm nga Vlora në vijë detare. Qyteti i Vlorës është i favorshëm edhe për shtetasit që vijnë nga Kosova pasi është afërsisht 250 km larg nga pika doganore e Morinës si edhe vetëm 170 km larg nga pika doganore me Republikën e Maqedonisë së Veriut. Zona përreth portit aktual të Vlorës përbëhet nga katër zona parësore të dallueshme që identifikohen si:

- A. Pjesa e Plazhit në pjesën Perëndimore të Portit
- B. Porti aktual i Vlorës;
- C. Shëtitorja "Lungomare" përgjatë bregdetit; dhe
- D. Bulevardi.

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 së Vlorës , të miratuar pranë Këshillit Kombëtar të Territorit, me Vendim Nr. 1, datë 16.10.2017 "Për miratimin e Planit të Përgjithshëm Vendor Bashkia Vlorë", objekti i propozuar bën pjesë në rastet e përcaktuara në pikën 12 të nenit 79 të Rregullores Vendore të Planit, ku citohet se:

Në rastet kur propozimi për zhvillim, pozicionimi i strukturave në territor dhe projekti arkitektonik i tyre vlerësohet direkt në Këshillin Kombëtar të Territorit, për stimulimin e një lloji të caktuar zhvillimi, atëhere këto struktura dhe parcelat në funksion të tyre përjashtohen nga llogaritja e treguesve të zhvillimit për njësinë përkatëse si dhe nga kushtet e planifikimit të parashikuara sipas neneve 34 deri 47 të kësaj rregullore të kushteve të distancave sipas nenit 46 të kësaj rregullore në respektim të nenit 35 të "Rregullores së Zhvillimit të Territorit", miratuar me VKM Nr. 408, datë 13.05.2015, e ndryshuar.

Më poshtë paraqiten të gjitha hartat nga plani i përgjithshëm vendor i Bashkisë Vlorë, në të cilat mendohet se propozimi i projektit "STRUKTURË AKOMODUESE REZIDENCIALE DHE MARINA RESORT, VLORË", prezantuar në dosierin e projektit bashkëlidhur, do të jetë funksional, dhe në përputhje me kërkesat e zhvillimit të zones në të ardhmen.

Parcela që do të zhvillohet ndodhet në portin e qytetit të përcaktuar në hartën e njësive strukturore të qytetit si Njësia Strukturore: VLUB.4.1403, VLUB.4.1400, VLUB.4.1037. Në këtë zhvillim përfshihen 3 njësi strukturore. Më poshtë paraqitet një ekstrakt i këtyre njësive, duke ilustruar parcelën për zhvillim në ngjyrë të kuqe.

Duke u bazuar në rregulloren e Planit të përgjithshëm vendor të Bashkisë Vlorë, për zonën e interesit VLUB.4.1403, VLUB.4.1400, VLUB.4.1037, janë vlerësuar dhe respektuar të gjitha kategoritë e përdorimit të tokës që propozon plani si dhe parametrat e zhvillimit të saj përsa i përket kategorive të përdorimit të tokës që propozon plani, tipologjisë së ndërtimit.



Plani i Përgjithshëm Vendor



Figure 1 ppt_12_harta e njësive strukturore

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 Vlorë, në të cilat mendohet se propozimi i projektit ‘VLORA MARINA RESORT DHE HOTEL’, Bashkia Vlorë, prezantuar në dosierin e projektit bashkëlidhur, do të jetë funksional, dhe në përputhje me kërkesat e zhvillimit të zonës në të ardhmen.





Figure 2 ppt_07_harta e propozuar e nënkategorive të përdorimit të tokës

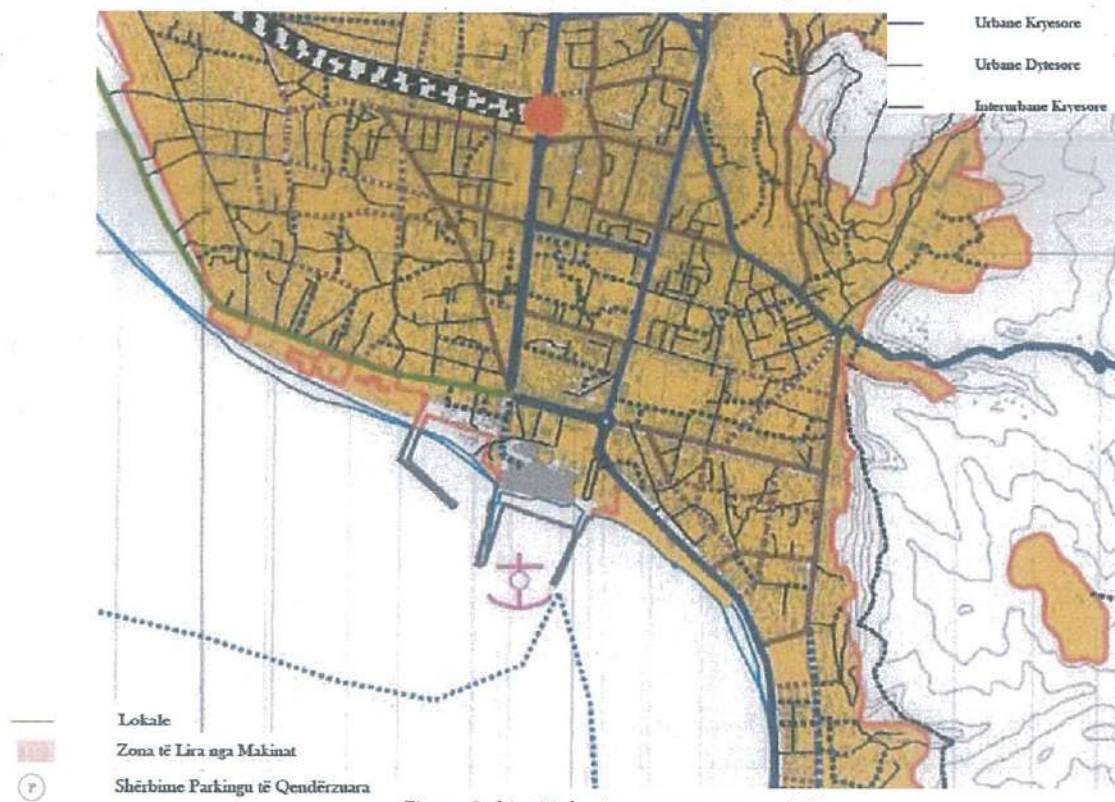


Figure 3 ship_01_harta e propozuar e rrjetit rrugor

3. Analiza e Gjendjes Ekzistuese

Objektet do të zhvillohen në një truall me sipërfaqe 57502.5m². Zona qendrore e caktuar për zhvillimin e Masterplanit të Marines së Vlores, është zona aktuale e portit.

E përjashtuar nga zhvillimi (por jo nga operacionet e marines) është gjurma e parkut të ri publik Ujor. Janë disa zona aneksesh jashtë pronave të portit të cilat janë pjesë perberese e masterplanit, për të garantuar aksesueshmerinë, sigurinë dhe vazhdimësinë e shetitores.

Keto zona anekse janë në përqendrim të skeles kryesore të portit publik të Vlores dhe pushtimi i tyre aktualisht është bosh ose pothuajse bosh.

Ai përbehet nga fundi i "plazhit të ri" përballë skeles përqendrore, një vend me rezervuarë karburantesh fosile të përdorura dhe disa parcela me pushtim të paqarte.

Ky vend qendror i zonës të portit duhet parë në lidhje jo vetëm me rrethinat e tij të afërta, por edhe me shkallën e bregdetit të Vlores në teresi me brigjet akoma më të mëdha të Adriatikut dhe Mesdheut.

Rrethinat e menjehershme që preken nga zhvillimet në vazhdim përbehet nga vete zona e portit, zona midis Rrugës së Sazanit dhe plazhit deri në Europa Grand Resort dhe zona e sheshit Isa Boletini, duke përfshirë "fillimin" e shetitores së Vlores tashmë të zbatuar, Shtëpia e Pavaresisë dhe hapësirat publike përreth. Kjo zonë, e lidhur me infrastrukturën kryesore të Vlores - Bulevardin dhe Transballkaniken - mund të sihej si binjakja e qendrës historike në bregdet, vetëm nëse do të shfrytëzonte potencialin e saj me shumë se sot.

Brenda vijës bregdetare të rajonit, hapësira jone ka një vendndodhje interesante. E mbyllur pikerisht në qendër të një nga qytetet kryesore turistike të bregdetit shqiptar, sheshi mund të japë aksesin e përmirësuar të gadishullit të Karaburunit, ishullit të Sazanit, lagunes së Nartes dhe Orikumit në lidhje të drejtperdrejte dhe me tej me portet e Himares, Durresit, etj.

Nga këndvështrimi i huaj, duket krejtësisht logjike që bregdeti shqiptar dhe Vlora në vecanti mund të behen një ndalesë e pështatshme në një intenerar që shtrihet nga bregdeti kroat deri në ishujt grek.

4. Rregullat e Zhvillimit të Territorit

4.1 Funkcionet dhe aktivitetet e propozuara

Megjithatë ku nuk është një specialitet i XDGA, në mënyrë që është e dobishme të hartohet masterplani paraprak edhe në situatën më të madhe sociale - ekonomike të Vlores.

Në këto ndjenja të forta se projekti aktual është më të vërtetë një rast "në vendin e duhur, në kohën e duhur". Para se gjithash, në jemi në vendin e duhur.

Vlora ka evoluuar më shpejtësi që në kontaktin ynë i parë me të, si në aspektin hapsinor si rregullator. Konkursi dhe projekti i Shetitores Ujore të Vlores ka qenë rezultati i parë i këtyre kushteve në ndryshim, duke vepruar tani si një magnet për ndryshime të mëtejshme të mundshme, për shembull përmes Parkut të ardhshëm Ujor.



Vlora eshte kthyer, ne mos qendra kryesore, nje nga qendrat kryesore per te eksploruar bregdetin shqiptar. Me nje potencial te jashtezakonshem turistik, ky bregdet mund te perfitoje nga natyra e tij e "pazbuluar", afersia me tregun e BE-se per t'u bere me njesoje si fqinjete e saj "te afert" Greqine dhe Kroacine. Zhvillimi i pershkruar ne kete masterplan paraprak do te vinte gjithashtu ne nje kohe te pershtatshme. Aktualisht gjiri i Vlores ka nje gjysem marine te paorganizuar, ne Orikum dhe ne Radhime. I gjithete bregdeti shqiptar nuk ka me shume marina ne total, por kjo eshte dicka qe mund te ndryshoje me shpejtesi. Fillimi i nje programi te tille paraqet edhe nje rrezik si nje mundesi te madhe. Duke marre ne konsiderate ndryshimet e paralajmeruara te portit te Vlores, si dhe peizazhin rregullator ne zhvillim te shpejte dhe fokusin politik ne kete fushe, hapet nje dritare mundesie per te (ri)krijuar gjera te medha. I pershtatur ne permiresimin e vazhdueshem te bregdetit ujqor te Vlores dhe duke perfituar nga rritja e aksesueshmerise se pergjithshme (rruga Transballkanike, bypassi i Fierit, etj) veshtire se mund te imagjinohet nje vend me i mire dhe nje kohe me e mire per zhvillimin e nje marine dhe rigjenerimi te bregdetit ujqor ngjitur.

Objektivat kryesore te projektit jane krijimi i nje zhvillimi real dhe te realizueshem, si buze tokesore ashtu edhe bregdetare qe perputhet me parimet e Masterplanit te Shetitores Ujqore te Vlores dhe qe integrohet pa probleme me qytetin e Vlores. Prandaj eshte thelbesore qe projektet te lejojne vazhdimin e shetitores, qe ajo te krijojte nje sekuenqe te qarte dhe unike hapesine (urbane) pergjate kesaj shetitoreje dhe qe te lidhet me lidhjet kryesore te kembesoreve ne te ardhmen me qytetin, si dhe te siguroje aksesin dhe parkimin e nevojshme ne funksion te zhvillimit te Marines.

Projekti perbehet nga tre komponente kryesore;

- Punimet detare ne lidhje me marinen e jahteve,
- Hapesirat e ardhshme te jashtme dhe infrastruktura rrugore,
- Ndertesat me perdorim te perzier per zhvillim.

Per punimet detare i referohemi studimit teknik te specializuar qe pershkruan parimet dhe punimet kryesore qe do te ndermerren. Keto punime nuk jane perfshire ne masterplanin aktual te truallit per Marina di Valona.

Hapesirat e jashtme te ardhshme perbehen nga rrjeti rrugor - degezimi i rruges se planifikuar Transballkanike - Porti - dhe qarkullimi i dendur i kembesoreve dhe rrjeti i hapesirave te aksesueshme nga publiku qe percaktojne gjurmet e ndertesave dhe mundesoje aksesin e tyre. Shumica e ketyre hapesirave do te jene plotesisht te aksesueshme per publikun duke kaluar nga parku publik i planifikuar ne strukturen ekzistuese te qytetit. Perjashtim bejne pjesa e kalates lindore dhe perendimore qe do te jete e pajisur me kontroll aksesi per arsye sigurie, hapesirat e jashtme ne parcelen A2 dhe ne perendim te parceses A2 per te mundesuar funksionet e programit.

Hapesirat e aksesueshme per publikun do te ndertohen si infrastrukture publike e nivelit te larte me materiale te cilesise se larte qe mbulojne shtresat baze adekuate dhe infrastrukturen e reja (ujje, kanalizime, energji elektrike, data, etj). Hapesirat jane te planifikuara me gjelberim te bollshem dhe hapesira per tarraca te jashtme per sherbimet e restoranteve dhe bareve. Hapesirat e jashtme lejojne nje akses te plote per sherbimet e urgjences dhe rrethanat e jashtezakonshme (dorezime, levizje, etj), por nje infrastrukture rrugore te perhershme te kufizuar per te permiresuar cilesine urbane dhe flukset e kembesoreve.

Ndertesat e zhvilluar perbehen nga 4 grupe kryesore; ndertime nentokesore te papershkueshme nga uji per parkim dhe infrastrukture teknike, hapesira tregtare ne nivelin e tokes, programe te



dedikuara menaxhuese detare dhe teknike te integruara ne zarfin e ndertimit te parceles A1 dhe ndertime tradicionale te ndertesave te perziera - kryesisht programe rezidenciale dhe turistike - sipas standarteve dhe normave shqitare me nje lartesi maksimale 15 kate per ndertesat kryesore dhe 140 m per parcelen A2. Zhvillimi do te synoje per cilesi te larte akritekutore qe perputhet me poziten kryesore te zhvillimit dhe standartet ambicioze te energjise duke lejuar pamje maksimale ne peizazhin perreth deti, malit dhe qytetit.

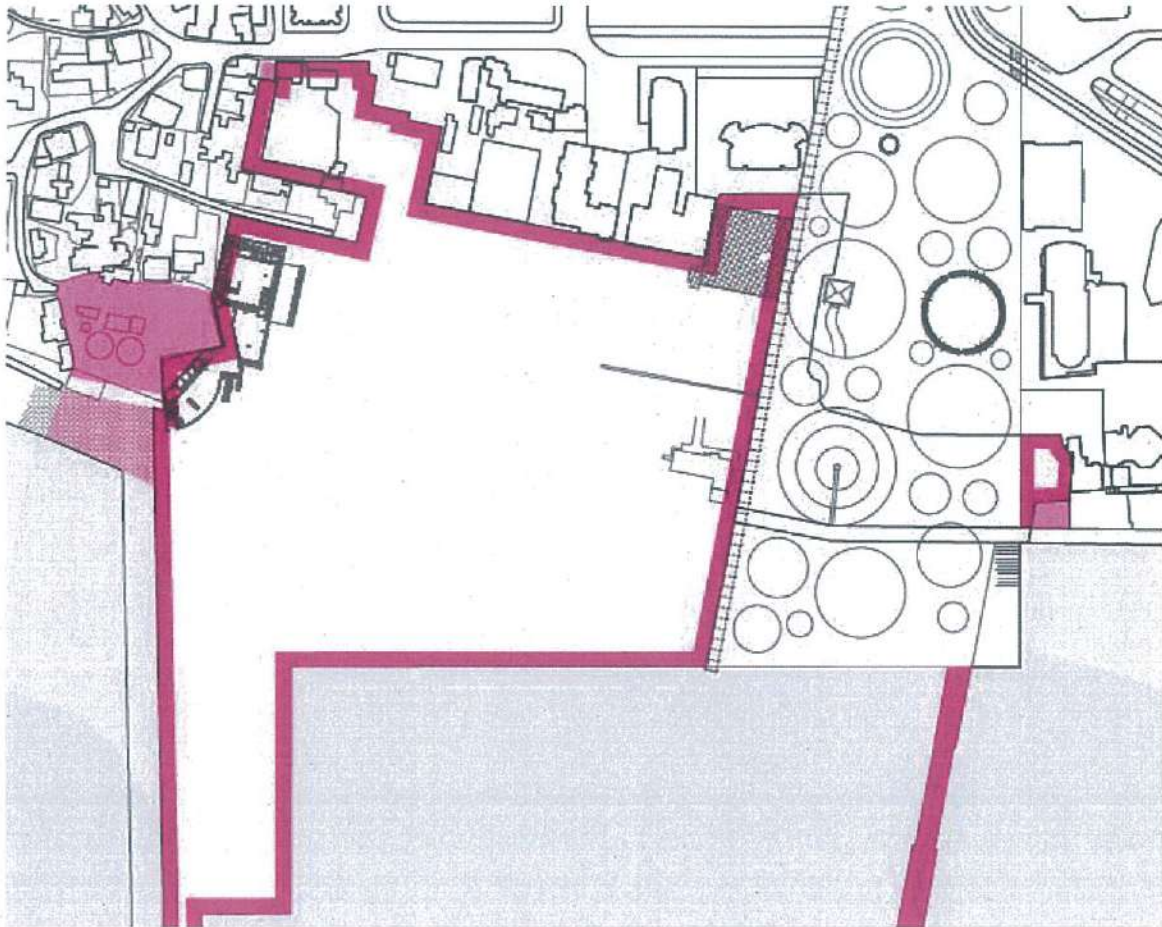


Figure 4 Limitet e sheshit

Sic u permend me lart, zona kryesore e Masterplanit te Marines se Vlores perbehet nga prona aktuale e portit duke hequr pjesen e zones se parkut publik te ardhshem.

Kjo lejon 3 pjese zhvillimi per Marinen e ardhshme:

- Ana kryesore perendimore, duke perfshire kalaten perendimore te shtuar se fundmi.
- Kalaten lindore per funksionet e ardhshme detare dhe funksionet e varkave turistike.
- Nje parcele lindore midis Hotel Bolonjes dhe parkut publik te ardhshem per nje program te vogel zhvillimi.

Ne keto sheshe kryesore jane shtruar disa sheshe dytesore:

- Ne veri do te kompletohet parkimi publik i ardhshem

- Ne perendim, ne menyre qe te behet lidhja e duhur me zonen e “Plazhit te Ri” dhe per te nisur rigjenerimin urban te zones ne perendim te portit dhe konkretisht depozitimeve te rrenuara.
- Ne lindje per te lidhur ne menyre racionale zhvillimin e ri me Shetitoren Bregdetare te Vlores.

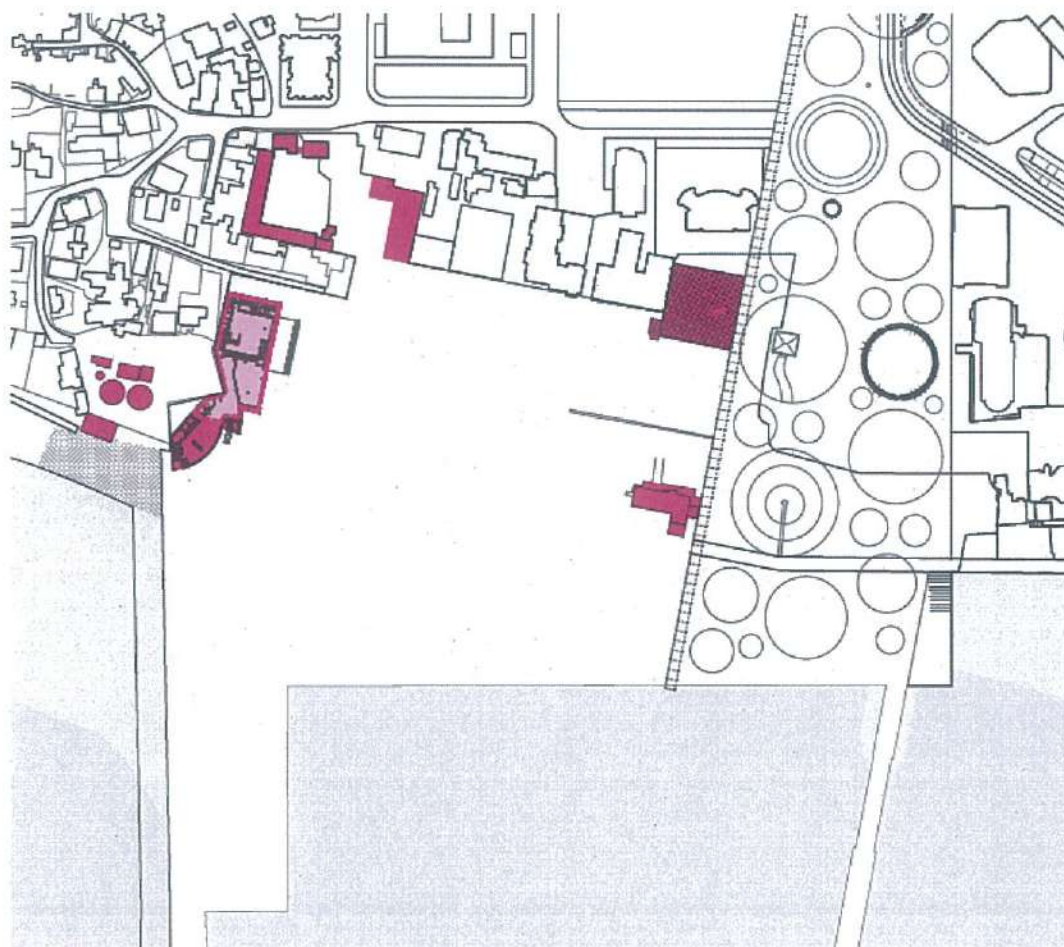


Figure 5 Gjendja ekzistuese

Aktualisht ka disa ndertime ekzistuese brenda zones se prekur te projektit. Disa ndertime jane planifikuar per prishje (te pjesshme) sipas projektit te Parkut Bregdetar te Vlores. Ndertimet e tjera duhet ose te prishen ose te rinovohen si pjese e projektit te propozuar;

- Hangari i kontrollit kufitar
- Ndertesa e Autoritetit te Portit
- Terminali i Pasagjereve (ndertim i fundit)
- Ish pika e kontrollit te policise kufijtare (tashme pjese e terminalit te fundit te pasagjereve)
- Strukturat dhe konstruksionet ne piken hyrese te portit ne veri te kantierit - kontrolli i aksesit
- Depozitat dhe anekset e depozitimeve te karburantit
- Ndertimet dhe strukturat e jashteligjshme

Shumica e elementeve jane te destinuarra per prishje per shkak te cilesise se keqe ose mosperputhjes me zhvillimin e planifikuar, me perjashtim te nderteses se terminalit te pasagjereve. Si pjese e ketij masterplani, propozimi eshte rinovimi i tij si nje galeri komerciale dhe hapesire eventesh me tematike te cilesise se larte.

Nje pjese e ish-pikes se kontrollit kufitar do te rinovohet si zyre policie dhe patrullimi kufitar.

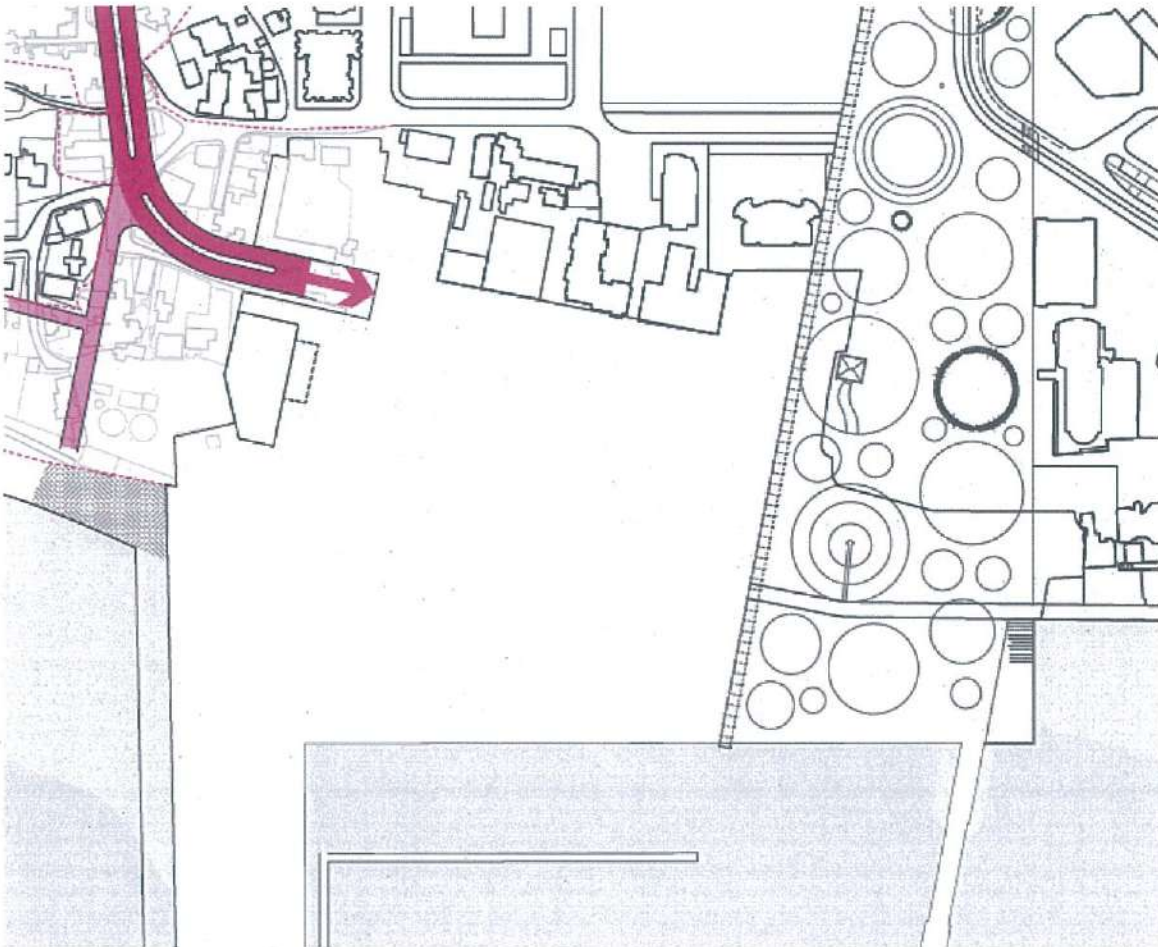


Figure 6 Rruga e aksesit Kryesor

Projekti varet fort nga rruga kryesore e re hyrese qe eshte planifikuar aktualisht nga Bashkia e Vlores. Te shihet plani me i fundit me siper.

Rruga hyrese do te siguroje aksesin kryesor ne zhvillimin dhe Marinen, gje qe e ben duke minimizuar efektet negative ne pjesen tjeter te qytetit per shkak te lidhjes se saj te dretjperdrejte me rrugen Transballkanike, qe eshte rryga kryesore e Vlores.

Sic pershkrulet ne faqet ne vijim, struktura e planifikuar rrugore degezohet nga kjo rruge kryesore hyrese dhe Masterplani perqendron sa me shume destinacione kryesore te trafikut sa me afer qe te jete e mundshme me kete rruge kryesore. Kjo perfshin parkingun e madh publik, parkingun nentokesor dhe galerine tregtare me siperfaqet e veta (shumica e blloqeve ne veri). Lidhur me zgjerimin e planifikuar te rruges kryesore hyrese ne zonen e plazhit. plani parashikon nje rruge te dedikuar aksesit dhe zbritjeje per hotelin me 5 yje brenda Masterplanit.

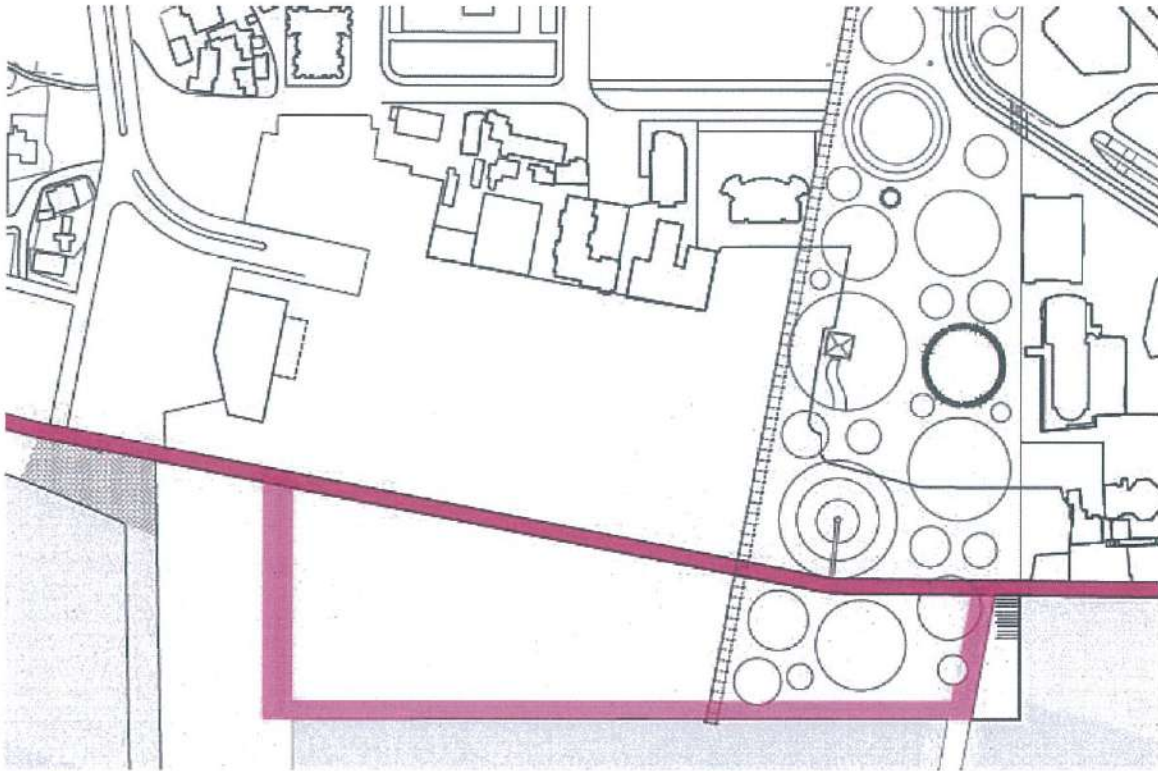


Figure 7 Shetitorja/ Lungomare

Si pjese e masterplanit me te madh te Shetitores Bregdetare te Vlores qe eshte rezultat i nje konkursi nderkombetar ne vitin 2014, eshte thelbesore per zonen e zhvillimit qe "Shetitorja" te vazhdoje ne zonen e studimit ne menyre te qarte, formale dhe te kuptueshme.

Vete shetitorja eshte nje linje e vazhdueshme pergjate 7 km te bregdetit urban te Vlores, nga Pylli i Sodes deri tek Tuneli. Kjo linje merr formen e nje shtegu kembesoresh 7 m te gjere me pisha mesdhetare dhe guraleca te bardhe.

Ne zonen e studimit kjo shetitore eshte dyfishuar, e justifikuar nga dendesia e pritshme e zhvillimit dhe dendesia e hyrjes se pritshme. Nje pjese e shetitores ndjek rrugen me te shkurter dhe me te qarte permes qendres se zhvillimit dhe dega tjeter do te shkoje pergjate ujit, duke luajtur rolin e nje "lungomare" klasike neper park dhe ne zhvillimin e planifikuar.

Keto shtigje kembesore jane lidhjet kryesore te projektit lindje - perendim dhe e ankorojne ate ne shkallen me te madhe te bregdetit ujqor te qytetit.

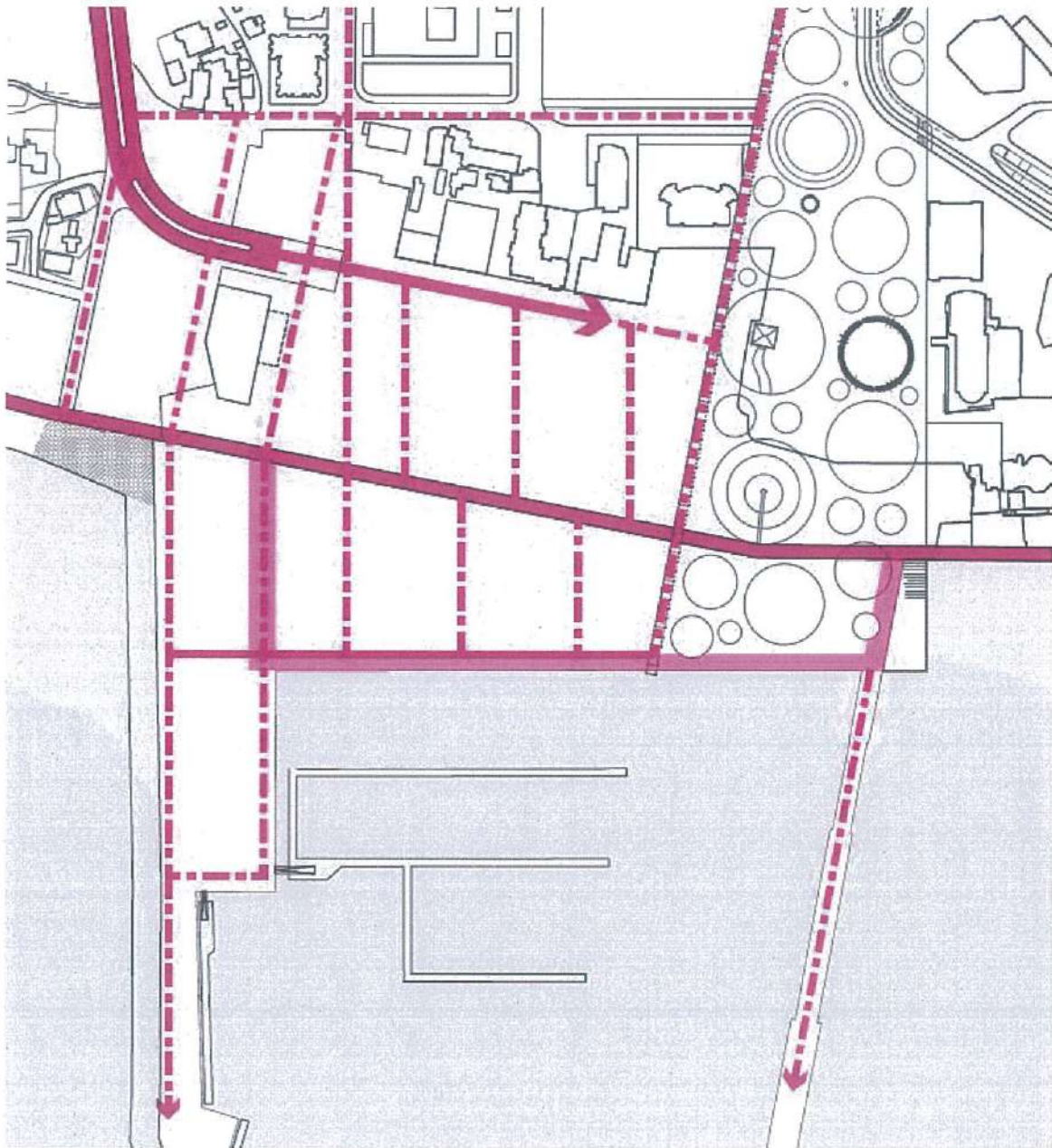


Figure 8 Rrjeti rrugor dhe infrastruktura

Bazuar ne orientimin e shetitores dhe lungomares, si dhe ne rruget hyrese dhe strukturen e qytetit ne veri te zones se zhvillimit, projekti do te shvillohet pergjate nje strukture rrjeti racional dhe te qarte qe lejon;

- Madhesia standarte e bllokut te ndertimit 50 x 70 m
- Blloqe me madhesi te ndryshme
- Modeli i rruges me shkallezim nga veriu ne jug per te maksimizuar pamjet permes zhvillimit (nga mbrapa perpara)
- Vazhdimesi e forte me parkun dhe qytetin

Ky rrjet eshte baza per strukturen urbane, megjithate sic perskruhet me tej, jo cdo linje rrjeti strukturor eshte planifikuar si nje rruge e aksesueshme vazhdimisht me makine.

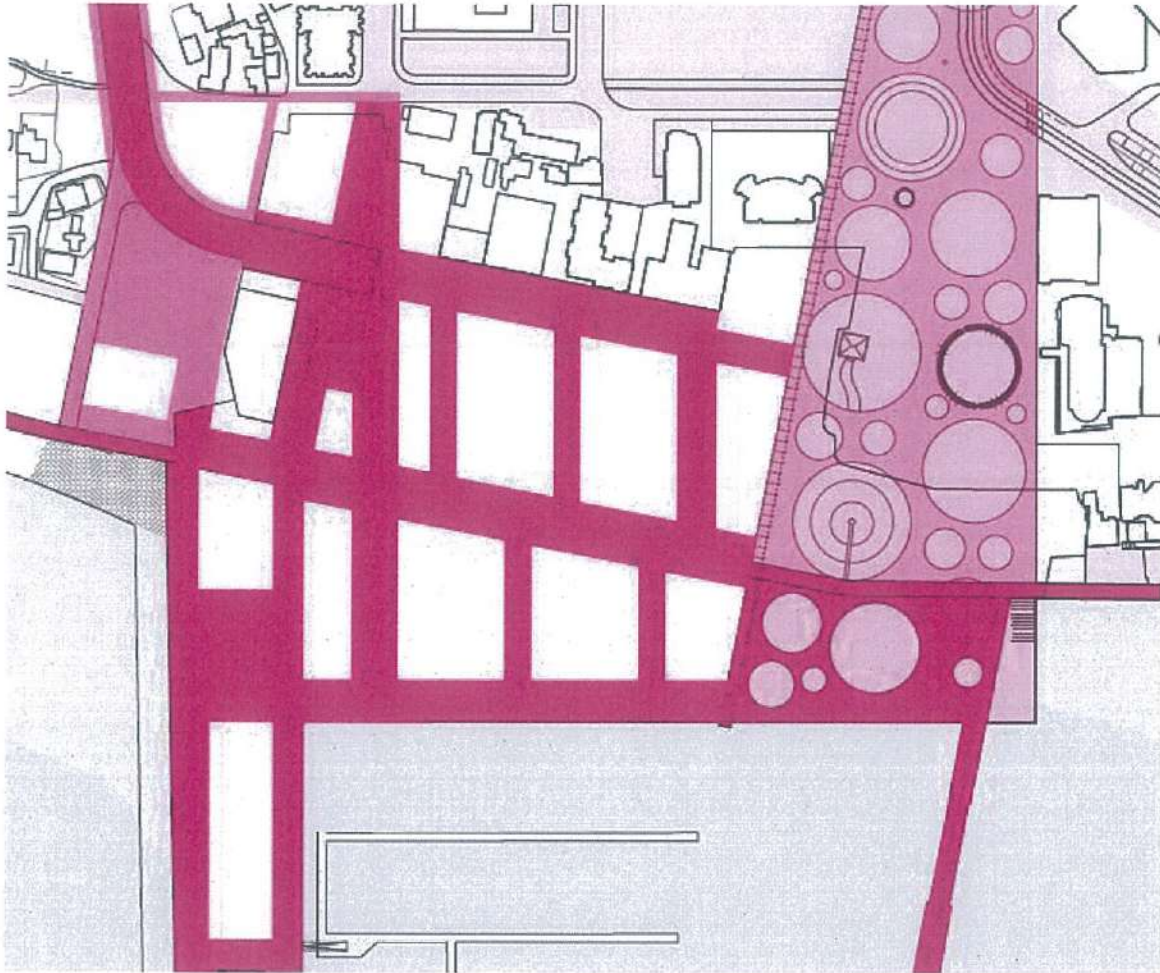


Figure 9 Siperfaqet e pandertuara

Pas struktures se rrjetit sic u permend pak me siper, hapesirat e pandertuara dimensionohen sipas nevojave te ndryshme per cdo hapesire dhe rruge.

Zona e zhvillimit eshte planifikuar si nje zhvillim qellimisht i dendur dhe kompakt per te siguruar kontrastin e nevojshem me hapesirat e medha te hapura si ne lindje (parku publik) ashtu edhe ne perendim (zona e "plazhit te ri") te zhvillimit te planifikuar.

Vecanerisht simbioza midis parkut publik shume te madh te planifikuar (zona roze me rrathe) dhe struktures urbane te propozuar te zhvillimit sjell perfitime per te dy komponentet e masterplanit me te madh. Parkui ofron hapesire te bollshme frymemarrjeje per zhvillimin e marines me te dendur dhe zhvillimi sjell gjurme dhe animacion ne park, si dhe ndihmon ne percaktimin e kufijve urbane te parkut, percaktimin e kufijve urbane te parkut.

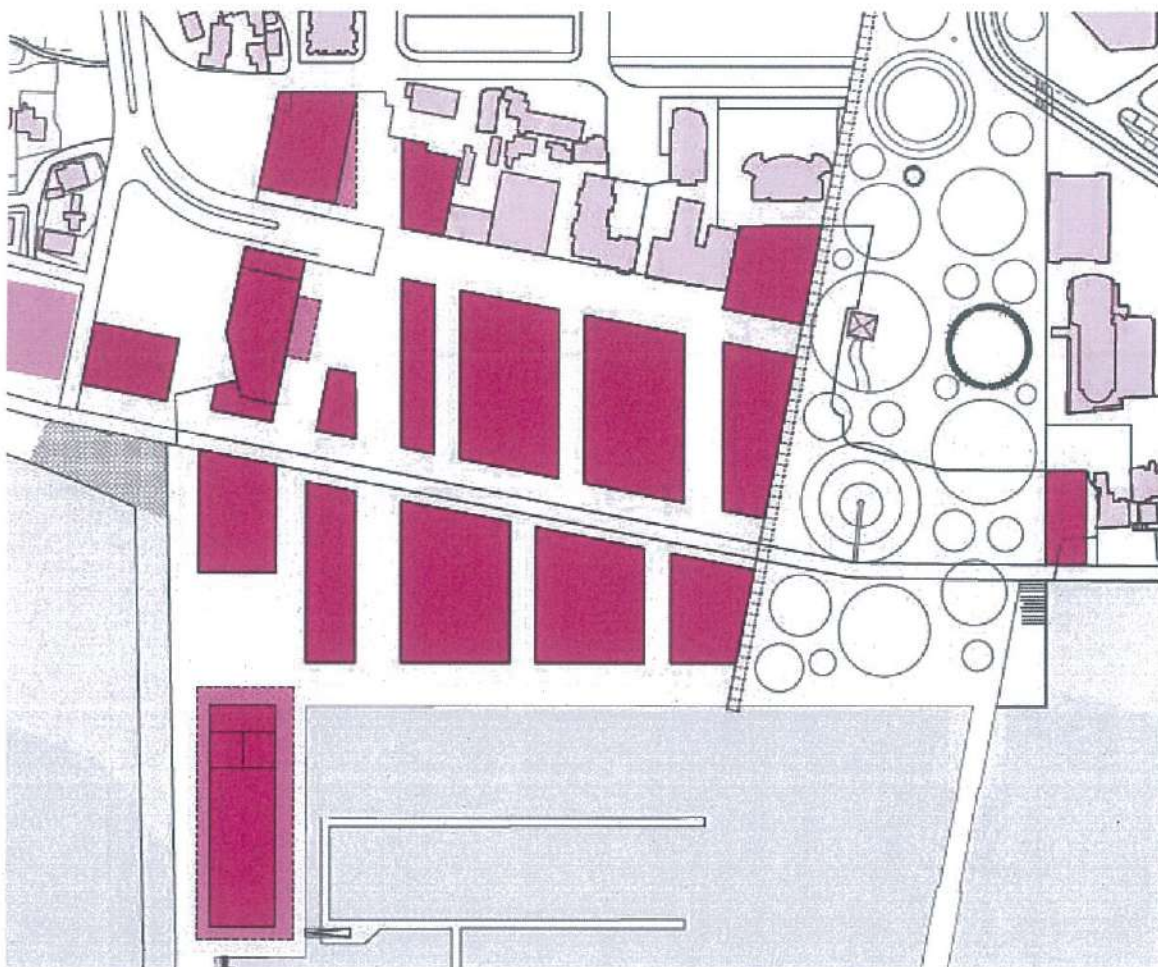


Figure 10 Njesite e ndertimit zhvillimor

Ndermjet hapësirave të hapura, shetitorës, rrugesve, shesheve dhe lungomares janë vetë parcelat e ndertueshme. Ato janë planifikuar si blloqe urbane të thella dhe fleksibel.

Synimi është të arrihet një pushtim thuhetse 100% i parcelës ndertimore në katin përdeh, në mënyrë që të arrihet një strukturë e qartë e qytetit dhe të maksimizohen aktivitetet tregtare në këtë kat përdeh.

Parcelat e ndertueshme janë të grupuara në zona të përshkruara më poshtë, si dhe në fazat e tyre.

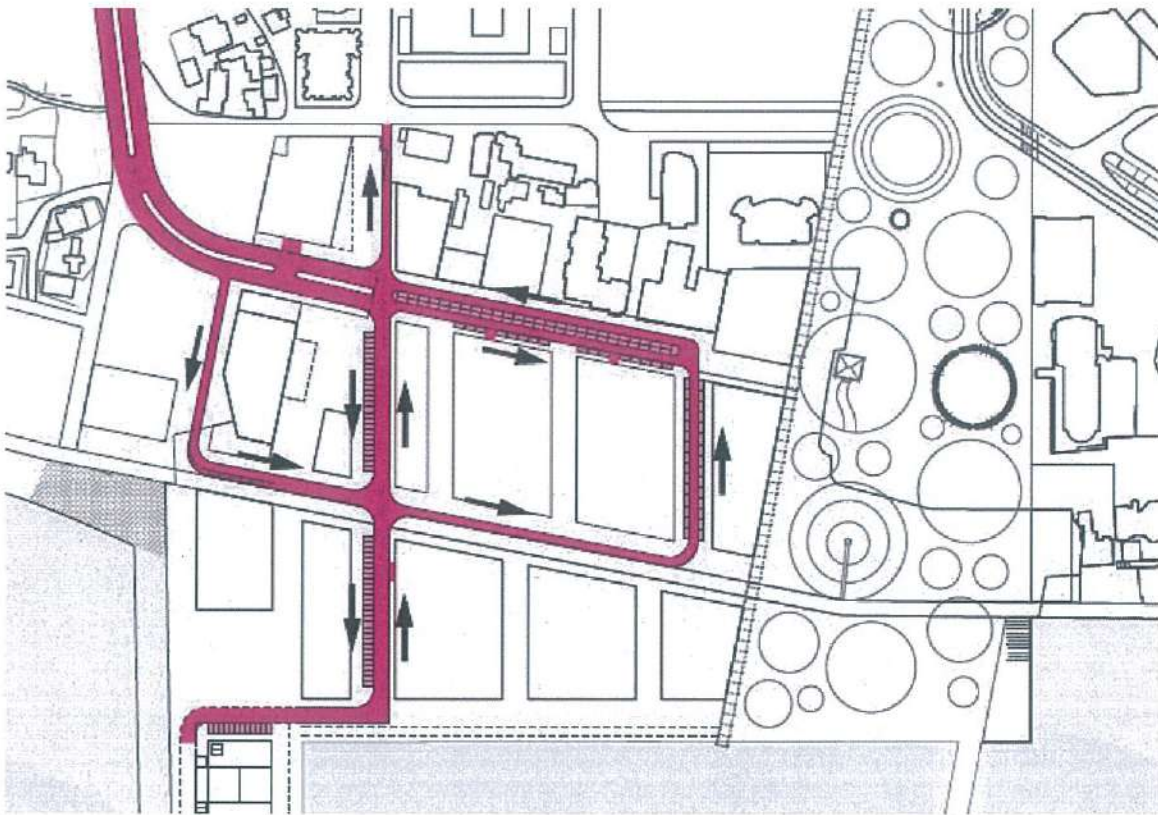


Figure 11 Struktura e rruges kryesore

Diagrama e mesiperme pershkruan infrastrukturen kryesore rrugore per destinacionin dhe trafikun e qarkullimit. Duke filluar nga rruga hyrese plani perbehet nga:

- Rruga kryesore (me 2 sense) me perspektive drejt marines dhe qe arrin deri ne zonen e aksesit te kontrolluar nga marina dhe zyren e marines.
- Rruga e pasme funksionale ne vazhdim te drejtperdrejte te rruges hyrese qe kalon midis ndertesave ekzistuese te banimit ne veri te zhvillimit dhe vete zhvillimit. Kjo rruge rigrupon shumicen e akseseve teknike dhe ofron vende parkimi ne nivelin e tokes
- Nje degezim me unaze me nje drejtim te rruges kryesore ne qender te zhvillimit dhe siguron akses ne te gjitha blloqet e ndertimit ne lindje te rruges postare.
- Nje degezim me unaze me nje drejtim te rruges se hyrjes pikerisht perpara prones protuale qe funksionon si nje rruge ekskluzive aksesit dhe zbritjeje ne parcelen e hotelit te planifikuar me cilesi te larte.

Ky plan siguron siperfaqen minimale te infrastruktures aktuale te vazhdueshme rrugore per nje akses maksimal. Me kete infrastrukture rrugore kryesore jane te lidhura te gjitha hyrjet e parkimeve dhe te gjitha hapesirat e qarkullimit te emergjences.

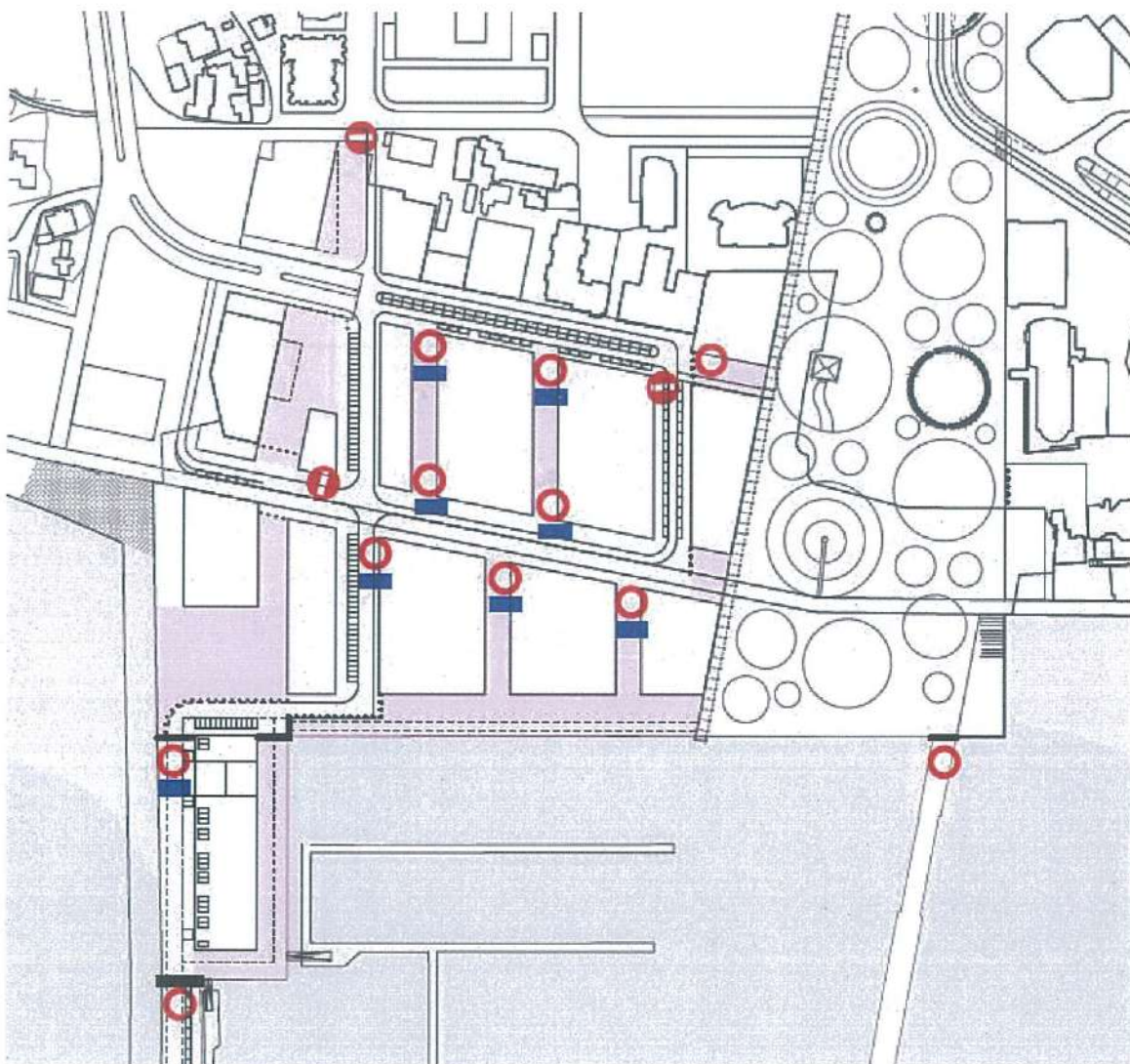


Figure 12 Kontrolli i aksesit te automjeteve

Projekti duhet te balancoje me cilesi aksesibilitetin e kembesoreve ne kontekst urban. Prandaj, ofron zona te bollshme per kembesore dhe perdorime te perziera per te promovuar ecjen dhe ciklizmin pa demtuar aksesin e nevojshem. Per te dekurajuar qarkullimin e makinave, propozimi perdor mjete te ndryshme te kontrollit te trafikut te automjeteve:

- Porta e kufizuar e hyrjes + gardh midis pontonit S/Y/ kalates perendimore dhe rruges hyrese te kontrolluar
- Kontrolli i aksesit midis sheshit te perendimit te diellit dhe rruges se kontrolluar te aksesit (qasje ekskluzive per pasurite e paluajtshme) me pengesa te automatizuara.
- Kontrolli i aksesit ndermjet zonave funksionale te aksesit te rruges kryesore dhe marines (shtylla te automatizuara)
- Kontrolli i aksesit ne rruget anesore me perdorim te perzier permes shtyllave te automatizuara
- Sinjalistika e trafikut dhe projektimi i rruges.

4.2 Përshkrimi i strukturës dhe sipërfaqet e zhvillimit për cdo godinë

Zhvillimi kompozohet nga kater linja objkesh, të cilat janë referuar me emrat A, B, C dhe D.

Linja A eshte linja e hoteleve 4 dhe 5 yje.

Linja B eshte linja me funksione rezidenciale, apart-hotel, tregtare etj, objekte te vendosura ne vijen e pare te ndertimit me pamje nga deti.

Linja C eshte linja me funksione rezidenciale, apart-hotel, tregtare etj, objekte te vendosura ne vijen e dyte te ndertimit.

Linja D eshte linja me funksione rezidenciale, apart-hotel, tregtare, objekti i vecante parkimi etj, objekte te vendosura ne vijen e trete te ndertimit.

Duke qene se per cdo objekt do aplikohet per leje ndertimi me vehte, me poshte treguesit e zhvillimit per secilin.

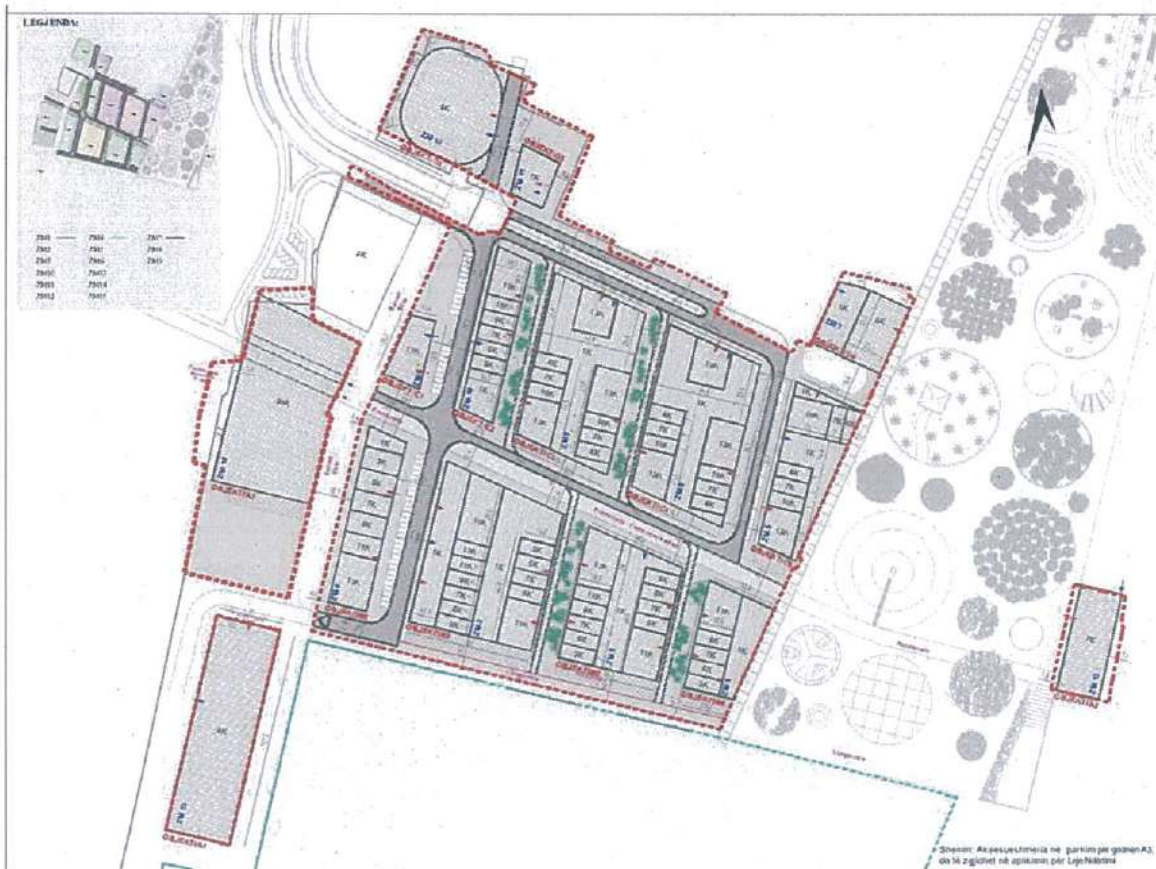


Figure 13 Planvendosja



<u>ZM 1, Objekti B4</u> Sip Prone 2502 m ² Sip Kati Perdhe 1340 m ² Sip Ndertimi mbi toke 7894.4 m ² Sip Ndertimi nen toke 1983.2 m ² Intensitet 3.2 KSHT 53.6%	<u>ZM 2, Objekti B3</u> Sip Prone 4880 m ² Sip Kati Perdhe 2659 m ² Sip Ndertimi mbi toke 18546 m ² Sip Ndertimi nen toke 3945 m ² Intensitet 3.8 KSHT 54.5%	<u>ZM 3, Objekti B2</u> Sip Prone 7140 m ² Sip Kati Perdhe 4079 m ² Sip Ndertimi mbi toke 24521.7 m ² Sip Ndertimi nen toke 5080.8 m ² Intensitet 3.4 KSHT 57.1%
<u>ZM 4, Objekti B1</u> Sip Prone 3439 m ² Sip Kati Perdhe 1471 m ² Sip Ndertimi mbi toke 13079.5 m ² Sip Ndertimi nen toke 2568.7 m ² Intensitet 3.8 KSHT 42.8%	<u>ZM 5, Objekti C5</u> Sip Prone 3557 m ² Sip Kati Perdhe 2001 m ² Sip Ndertimi mbi toke 13063.4 m ² Sip Ndertimi nen toke 2864.3 m ² Intensitet 3.7 KSHT 56.3%	<u>ZM 6, Objekti C1</u> Sip Prone 1689 m ² Sip Kati Perdhe 446 m ² Sip Ndertimi mbi toke 4895 m ² Sip Ndertimi nen toke 1040.8 m ² Intensitet 2.9 KSHT 26.4%
<u>ZM 7, Objekti D4</u> Sip Prone 1726 m ² Sip Kati Perdhe 986 m ² Sip Ndertimi mbi toke 6239.2 m ² Sip Ndertimi nen toke 1645 m ² Intensitet 3.6 KSHT 57.1%	<u>ZM 8, Objekti C4</u> Sip Prone 6719 m ² Sip Kati Perdhe 3444.3 m ² Sip Ndertimi mbi toke 22035.3 m ² Sip Ndertimi nen toke 4865.1 m ² Intensitet 3.3 KSHT 51.3%	<u>ZM 9, Objekti C3</u> Sip Prone 6629 m ² Sip Kati Perdhe 3444.3 m ² Sip Ndertimi mbi toke 22035.3 m ² Sip Ndertimi nen toke 4870.6 m ² Intensitet 3.3 KSHT 52%
<u>ZM 10, Objekti C2</u> Sip Prone 3724 m ² Sip Kati Perdhe 1266 m ² Sip Ndertimi mbi toke 9498.6 m ² Sip Ndertimi nen toke 2038.9 Intensitet 2.6 KSHT 34%	<u>ZM 11, Objekti D3</u> Sip Prone 1043 m ² Sip Kati Perdhe 398 m ² Sip Ndertimi mbi toke 3000 m ² Sip Ndertimi nen toke - Intensitet 2.9 KSHT 38.2%	<u>ZM 12, Objekti D2</u> Sip Prone 2800 m ² Sip Kati Perdhe 2042 m ² Sip Ndertimi mbi toke 17073 m ² Sip Ndertimi nen toke 2042 m ² Intensitet 6.1 KSHT 72.9%
<u>ZM 13, Objekti A3</u> Sip Prone 1284 m ² Sip Kati Perdhe 1202 m ² Sip Ndertimi mbi toke 8000 m ² Sip Ndertimi nen toke 1284 m ² Intensitet 6.2 KSHT 93.6%	<u>ZM 14, Objekti A2</u> Sip Prone 6720.5 m ² Sip Kati Perdhe 3500 m ² Sip Ndertimi mbi toke 36000 m ² Sip Ndertimi nen toke 12000 m ² Intensitet 5.4 KSHT 52.1%	<u>ZM 15, Objekti A1</u> Sip Prone 3038.5 m ² Sip Kati Perdhe 3038.5 m ² Sip Ndertimi mbi toke 10000 m ² Sip Ndertimi nen toke 3038.5 m ² Intensitet 3.3 KSHT 100%

Figure 14 Treguesit e zhvillimit per cdo zone menaxhimi

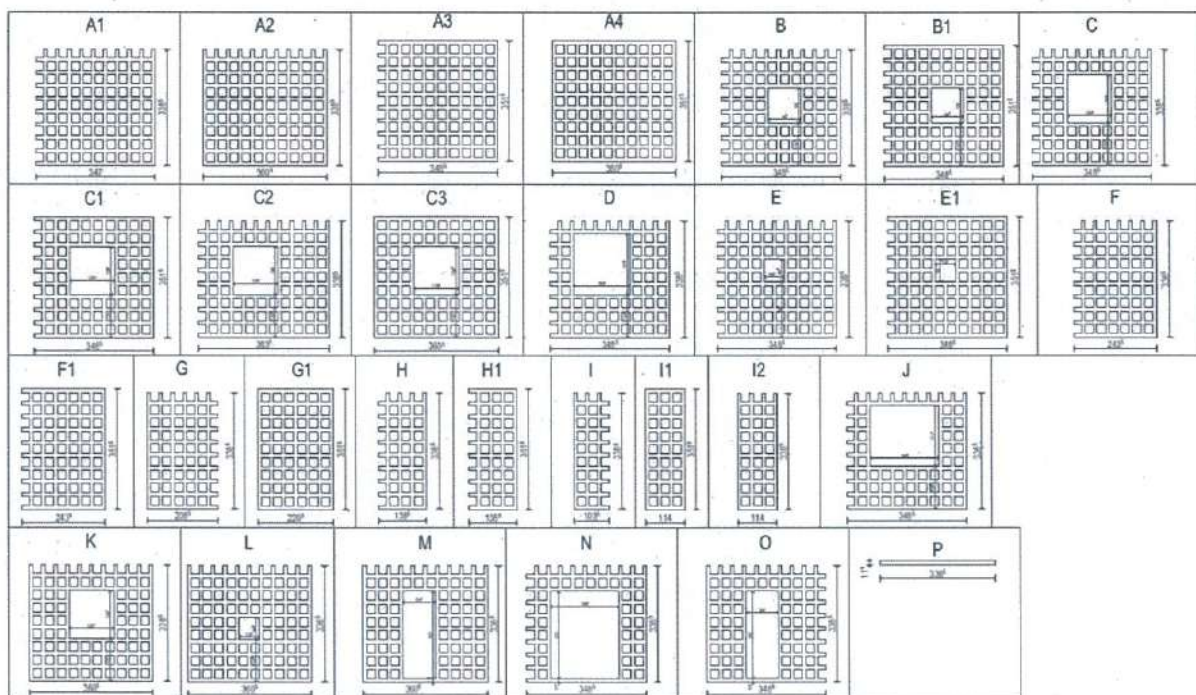


4.3 Pamja e Jashtme e Godinës / Trajtimi i Fasadave / Rifiniturave

Objektet rezidenciale te Marines jane konceptuar te shkallezuara. Kjo per ti dhene nje hapësire me te madhe vizuale cdo apartamenti dhe per te thyer monotonin e objekteve te drejta masive.

Fasadat e objekteve rezidenciale jane menduar te kene dy plane. Ne planin e pare dhe anen e jashtme te tyre eshte menduar qe te behet nje veshje e tipit klaustra dhe ne brendesi do te jete nje fasade e thjesht me nje sipërfaqe te konsideruar xhami qe te krijojne nje pamje sa me te mire te hapësirave te peisazhit qe e rrethon.

Klaustra qe eshte edhe elementi kryesor I fasades se objekteve eshte menduar qe te behet me GFRC (glass fiber reinforced concrete). Zgjedhja e ketij materiale eshte bere per arsye te ndryshme por me kryesori eshte pesha e tij. Duke qene se eshte nje material I lehtesuar me fibra xhami pesha maksimale e tij do te jete 1.2T kurse e nje paneli me beton standart do te jete 2.7T. Ky material do te na sjelli lehtesi ne modelimin e klaustres dhe do te na permasat qe arkitektura kerkon. Kapja e ketyre paneleve do te behet ne soletat dhe kjo do te behet me mbeshtetje ne cdo solete. Dimensionet e paneleve do te jene te ndryshme per tu pershatur edhe per te krijuar nje lidhje me ambjentet e brendeshme. Ne total nje bllok banimi do te kete 29 module te ndryshme klaustre te cilat jane te emertuara dhe te studiuara per tu vendosur ne pozicionet e caktura sipas projektit.



Modulet e fasades me Klaustra



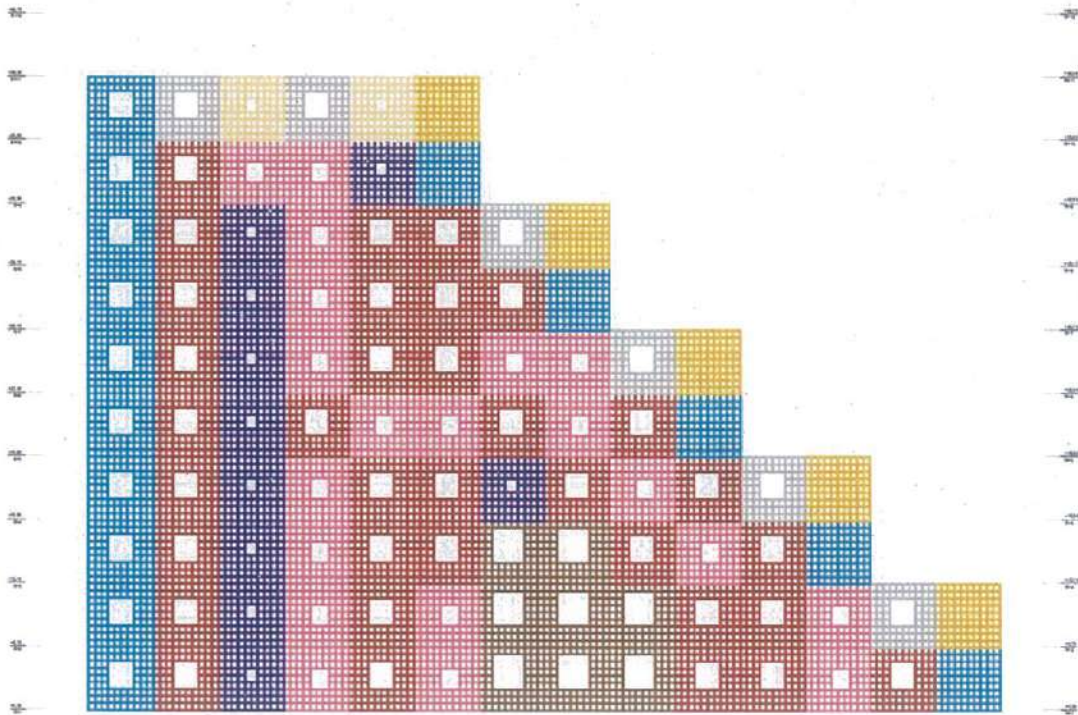
Shembull i tipit			
Grupimi i Fasade	22 Clock Section Facade	Net Volume	Çfarësisë
Çfarësisë, Moduli 1a		10.50	14
Çfarësisë, Moduli 1b		10.50	14
Çfarësisë, Moduli 1c		10.50	14
Çfarësisë, Moduli 1d		10.50	14
Çfarësisë, Moduli 1e		10.50	14
Çfarësisë, Moduli 1f		10.50	14
Çfarësisë, Moduli 1g		10.50	14
Çfarësisë, Moduli 1h		10.50	14

Çfarësisë, Moduli 2		10.50	14
Çfarësisë, Moduli 3		10.50	14
Çfarësisë, Moduli 4		10.50	14
Çfarësisë, Moduli 5		10.50	14
Çfarësisë, Moduli 6		10.50	14
Çfarësisë, Moduli 7		10.50	14
Çfarësisë, Moduli 8		10.50	14
Çfarësisë, Moduli 9		10.50	14

Çfarësisë, Moduli 10		10.50	14
Çfarësisë, Moduli 11		10.50	14
Çfarësisë, Moduli 12		10.50	14
Çfarësisë, Moduli 13		10.50	14
Çfarësisë, Moduli 14		10.50	14
Çfarësisë, Moduli 15		10.50	14
Çfarësisë, Moduli 16		10.50	14

Çfarësisë, Moduli 17		10.50	14
Çfarësisë, Moduli 18		10.50	14
Çfarësisë, Moduli 19		10.50	14
Çfarësisë, Moduli 20		10.50	14
Çfarësisë, Moduli 21		10.50	14
Çfarësisë, Moduli 22		10.50	14

Modulet e Klaustres



Shembull i vendosjes se Klaustres ne fasade





Figure 15 Pamje Vizulizuese e Projektit



Figure 16 Pamje Vizulizuese e Projektit

4.4 Përcaktimi i treguesve për zhvillim të projekt-propozimit.

I gjithë zhvillimi është i rrethuar ne veri me objekte ekzistuese, ne lindje nga parku i Vlores, ne jug nga vija bregdetare dhe porti i ri i jahteve, ne perendim me nje zone akoma te pazhvilluar. Më poshtë prezantohen të specifikuar më në detaj parametrat e propozuar të zhvillimit të ri.

TREGUESIT E ZHVILLIMIT TË PROJEKTIT

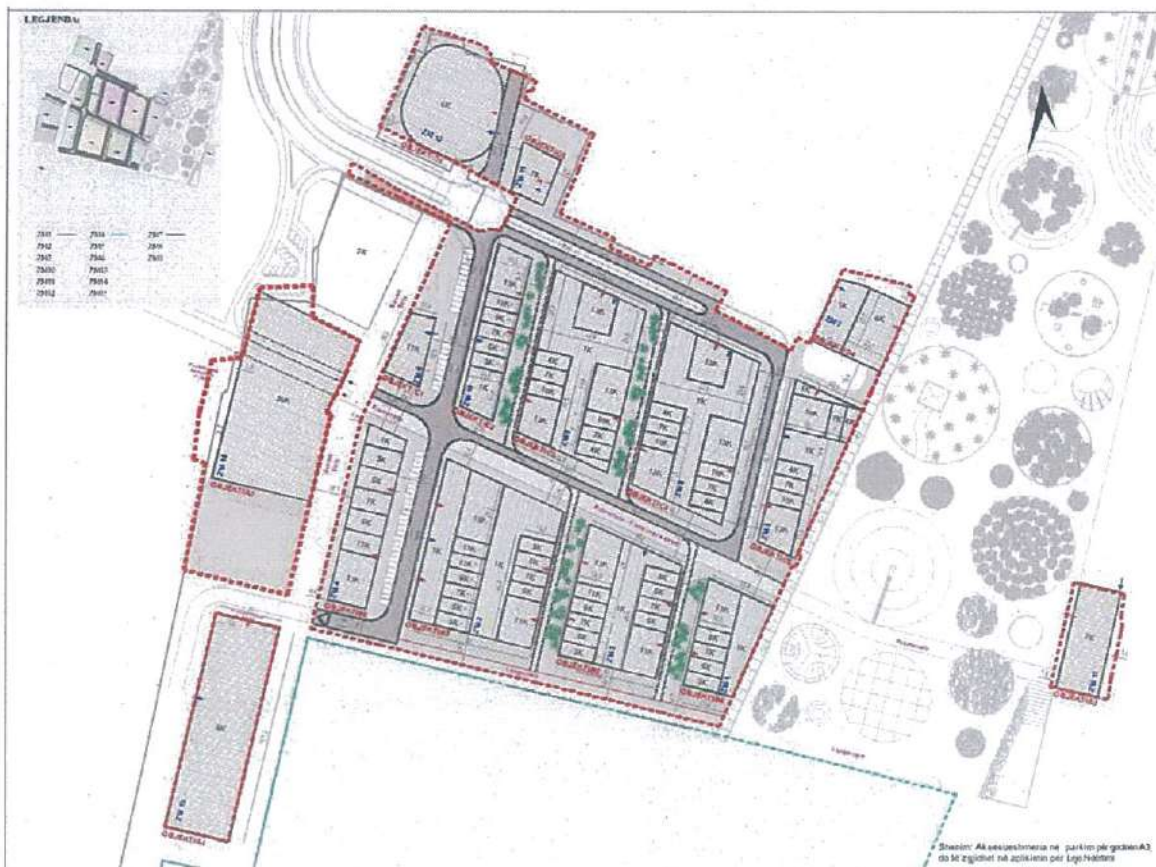


Figure 17 Planvendosja



LEGJENDA:

..... Kufiri i pronës

----- Vija e detit

→ Aksesi ne objekte

▨ Njolla e objekteve

■ Trupi i rruges

→ Aksesi ne parkimin nentokesor

TREGUES TEKNIK:

Nr. pasurie dhe Zona Kadastrale: 28/73/12, 28/73/13, 28/73/14,
28/73/15, 28/73/16, 28/73/17,
28/73/18, 28/73/19, 28/73/20,
28/73/21, 28/73/22, 28/73/23, 28/66,
28/65/2, 28/73/8, 28/73/9, 28/73/4,
28/68, 28/69, 28/70, 28/67/2/1, 28/56
ZK.8602, VLORE

Kufizimet:

Distancat nga kufiri i pronës:

Distancat nga aksi i rrugës:

Veri : 0m - 25m

Jug : 14.8m

Lindje : 0m

Perendim : 0m - 8.4m

6.5m, 9m, 11m

TREGUESIT E ZHVILLIMIT:

Sipërfaqe e përgjithshme e truallit:	57544.5 m ²
Sipërfaqe e truallit që përdoret për zhvillim:	57544.5 m ²
Sipërfaqe e truallit e zënë nga struktura (gjurma):	31317.1 m ²
Sipërfaqe e përgjithshme e ndërtimit:	215881.4 m ²
Koeficienti i shfrytëzimit të truallit për ndërtim:	54.5%
Koeficienti i shfrytëzimit të truallit për rrugë dhe hapsira publike:	45.5%
Intensiteti i ndërtimit:	3.8
Lartësia maksimale e strukturës nga niveli i kuotës së sistemimit:	125 m
Numri i kateve mbi tokë:	1-36 kate
Numri i kateve nën tokë:	1,3

DISTANCAT MINIMALE NGA OBJEKTET EKZISTUESE:

Veriu: 10.9 m nga objekti ekzistues (objekti 5 kat) per objektin D4
Lindja: Kufizohet me parkun e Vlores
Jugu: Kufizohet me vijne bregdetare
Perëndimi: 3.5 m nga objektet ekzistuese 1 kat (zone akoma e pazhvilluar) per objektin D2



Shënim: Në fazën e Lejes së Ndërtimit projekt zbatimi i secilit objekt, pjesë e kësaj Leje Zhvillimi, mund të ketë ndryshime të sipërfaqes së përgjithshme ndërtimore mbi tokë dhe nëntokë, brenda kufijve dhe kushteve urbane të zhvillimit, deri në masën 2%.

4.5 Hapësirat e lira dhe të gjelbërta / vendparkimet

Përveç se hapësirave të lëna rreth e përqark objekteve, si hapësira të lira për të qarkulluar këmbësori, dhe për të aksesuar në raste të daljes emergjente, ato gjithashtu janë menduar që të jenë njëkohësisht dhe të gjelbërta mjaftueshëm për t'u përdorur si hapësira çlodhëse.

Tarracat e gjelbërta dhe verandat: Tarracat e përbashkëta në katin +1 dhe verandat e ndërtesës mbajnë një hapësirë “të gjelbërt” të rëndësishme, sipërfaqe kjo që i shton një vlerë të veçantë ndërtesave dhe zonës. Tarracat dhe verandat do të ndikojnë në rritjen e sipërfaqeve të gjelbëruara në zonë si dhe do të rrisin cilësinë e ajrit përreth saj.

5. Rregullat e Rrjeteve të Infrastrukturës

5.1 Pozicionimi i shërbimeve dhe rrjeteve kryesore të infrastrukturave

Ky projekt nuk prezanton asnjë ndryshim apo propozim të ri për infrastrukturën rrugore kryesore. Por respekton plotësisht gjendjen ekzistuese, dhe propozimin e planit të ri të Bashkisë Vlorë, për sa i përket rrjetit të infrastrukturës rrugore që ka zona, ku është parashikuar rehabilitim i rrugëve dhe rrugicave përreth parcelës ku do të vendoset objekti i propozuar. Objekti do të zhvillohet në truallin e vet.

Shënim: te gjitha emertimet e kateve i referohen gjuhes teknike.

