



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
KËSHILLI I MINISTRAVE
KËSHILLI KOMBËTAR I TERRITORIT

DOKUMENTI I RREGULLORES SË VEÇANTË

“NDËRTESA MAGAZINA INDUSTRIALE 1 DHE 3 KATE”, me vendodhje në Prezë, Bashkia
Vorë.

MIRATOHET
KRYETARI I K.K.T.

Z. EDI RAMA

MINISTRIA E INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË

ZNJ. BELINDA BALLUKU

Miratur me Vendim të Këshillit Kombëtar të Territorit, Nr. 23, Datë 09.07.2024

Projektues:
Ark. Agim Marku

Zhvillues:
“Bamllari Konstruksion” SH.P.K.



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 Pamja e Jashtme e Godinave / Trajtimi i Fasadave / Rifiniturave
 - 4.3 Përcaktimin e treguesve për zhvillim të projekt-propozimit
 - 4.4 Hapësirat e lira dhe të gjelbërta / vendparkimet
5. Rregullat e Rrjeteve të Infrastrukturës
 - 5.1 Pozicionimin e shërbimeve dhe rrjeteve kryesore të infrastrukturave

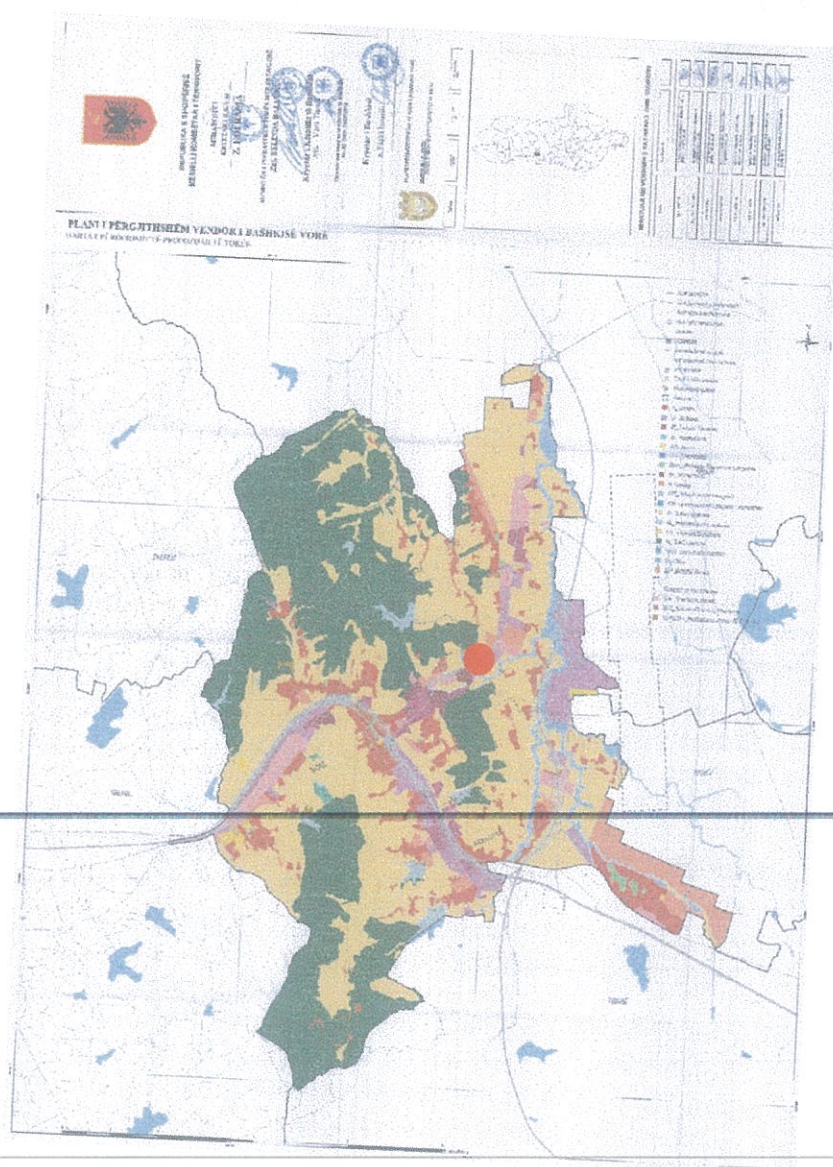
1. Dispozita të përgjithshme

1.1. Baza Ligjore

Hartimi i dokumentit është bazuar në legjislacionin si më poshtë:

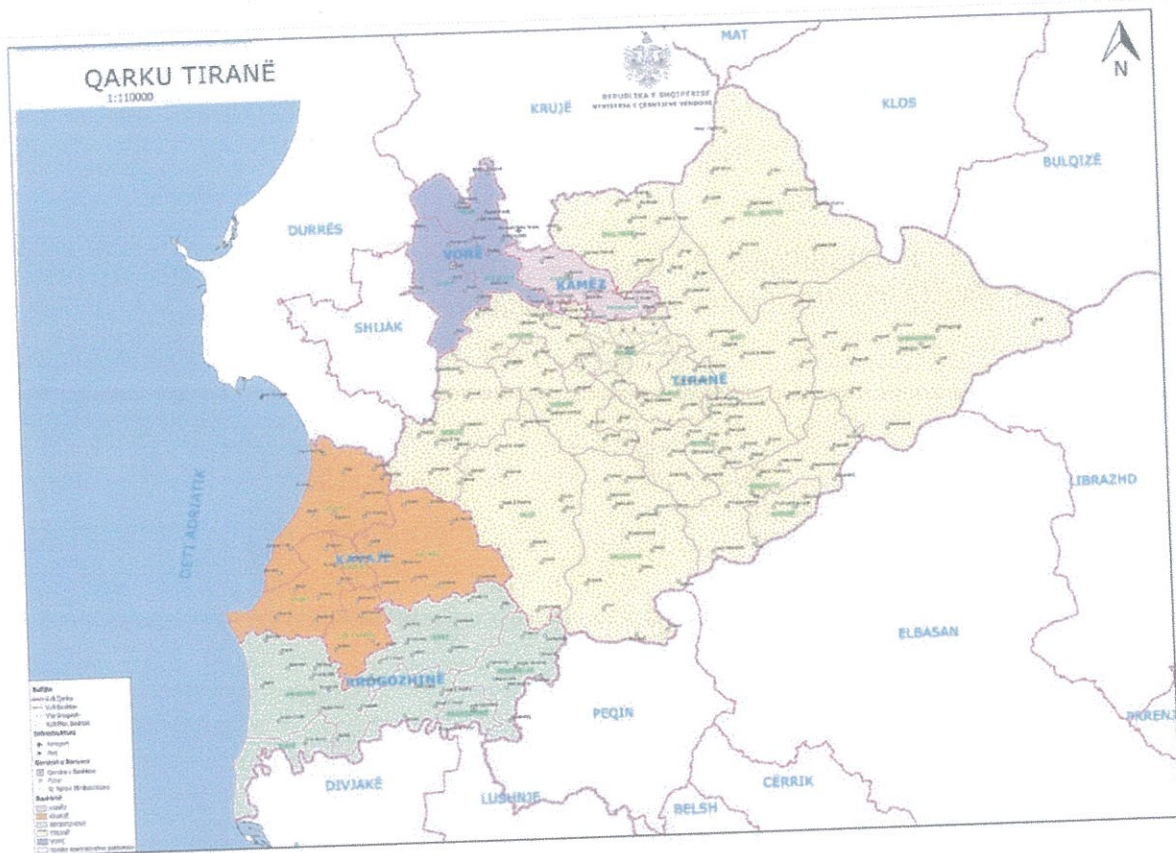
Legjislacioni në Projektim dhe Ndërtim:

- Ligj Nr. 107/2014. “Për Planifikimin dhe zhvillimin e territorit”
- VKM Nr.408, datë 13.05.2015 “Për miratimin e rregullorës së zhvillimit të territorit.”



1. PPV i Bashkisë Vorë, Harta e përdorimit të propozuar të tokës.

1.2. Përshkrim i zonës së studiuar



2. Ndarja Administrative e qarkut të Tiranës

Sheshi i ndërtimit ndodhet në bashkinë e Vorës, e cila gjeografikisht bën pjesë në zonën qëndrore të Shqipërisë dhe kufizohet në Veri me Krujën, në Lindje me bashkinë Kamëz, në Jug me bashkinë e Tiranës, në Perëndim me Shijakun e Durrësin. Vora është nyja lidhëse ose kryqi natyror, me veriun e Shqipërisë me jugun dhe bregdetin e Adriatikut. Ndodhet 9 km nga Aeroporti i Rinasit, duke ndjekur me makinë rrugën e vjetër, ndërsa 13 km me rrugën e Re të autostradës. Vora ndodhet 16 km larg nga Tirana kryeqyteti i Shqipërisë, 18 km me portin e Durrësit dhe 53 km me Krujën.

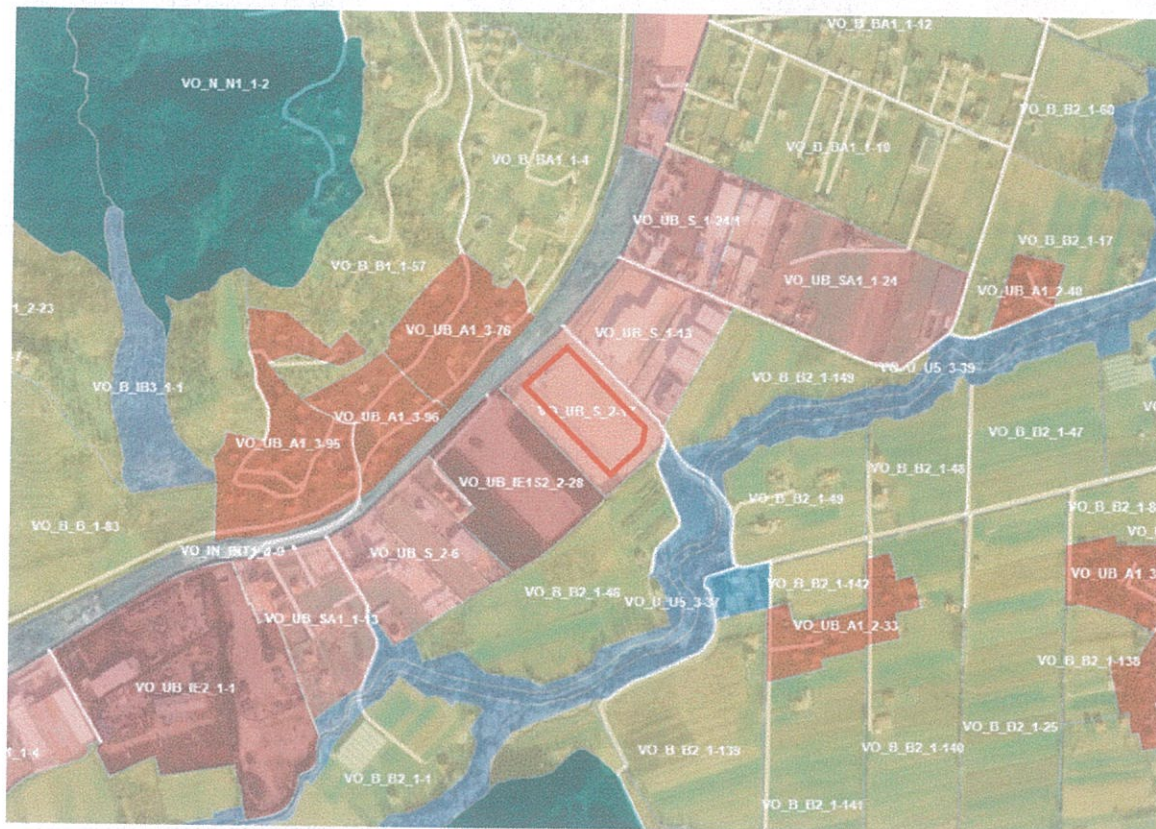
Parcela e ndërtimit ndodhet 3km larg aeroportit Rinas dhe ka një gjatësi prej 208m dhe gjerësi 89m, me sipërfaqe totale 1.7 ha (17 355m²). Ajo përshkohet nga rruga interurbane kryesore SH52, e cila lidh autostradën Tiranë-Durrës me veriun e Shqipërisë. Kjo rrugë parashikohet të strehojë veprimtari logjistike dhe tregtare falë afërsisë me doganën shqiptare aktuale.

Kjo zonë ka një pozicion gjeografik që është shumë strategjik, pasi në këtë territor gjenden hyrjet kryesore në Shqipëri. Pozicioni strategjik si hyrje përbën një potencial por dhe kërcënim për territorin; potenciali është i lidhur me mundësinë e zhvillimit ekonomik që ky pozicion mbart me vete, ndërsa kërcënimi është i lidhur me dëmet që zhvillimi ekonomik mund t'i shkaktojë aseteve ekonomike më të rëndësishme si natyra dhe bujqësia.

Plani strategjik parashikon pajisjen e zonës me infrastrukturë ndihmëse për sistemin bujqësor, krijimin e një parku rajonal dhe mundësi zhvillimi të turizmit të butë falë këtij parku.

2. Ekstrakte të Planit të Përgjithshëm Vendor

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

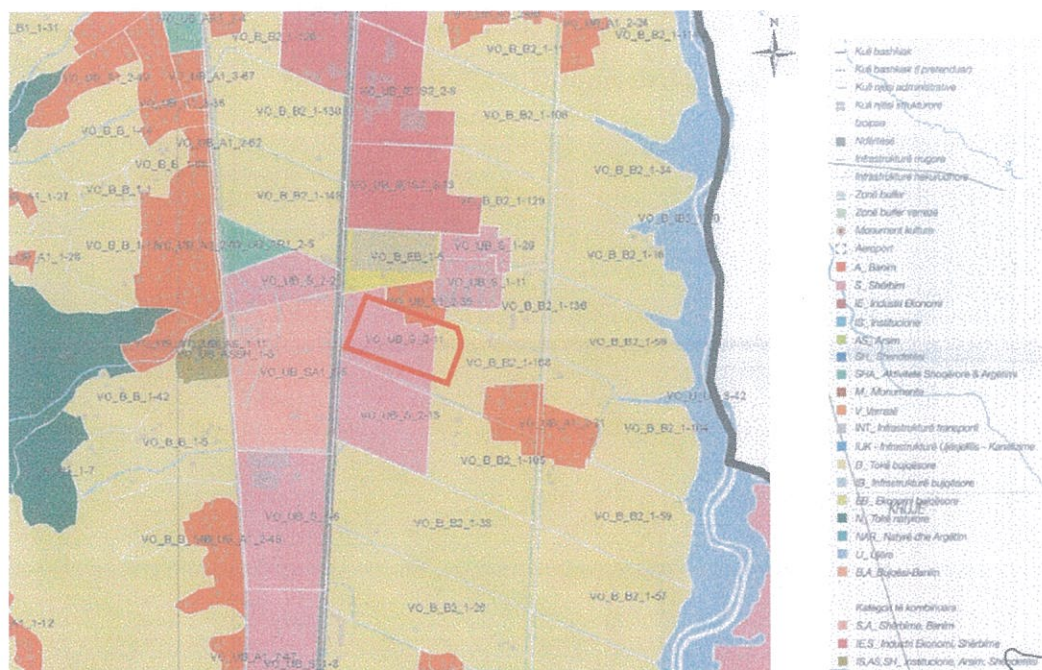


3. AKPT. Përdorimi i propozuar i tokës, 17/09/2024

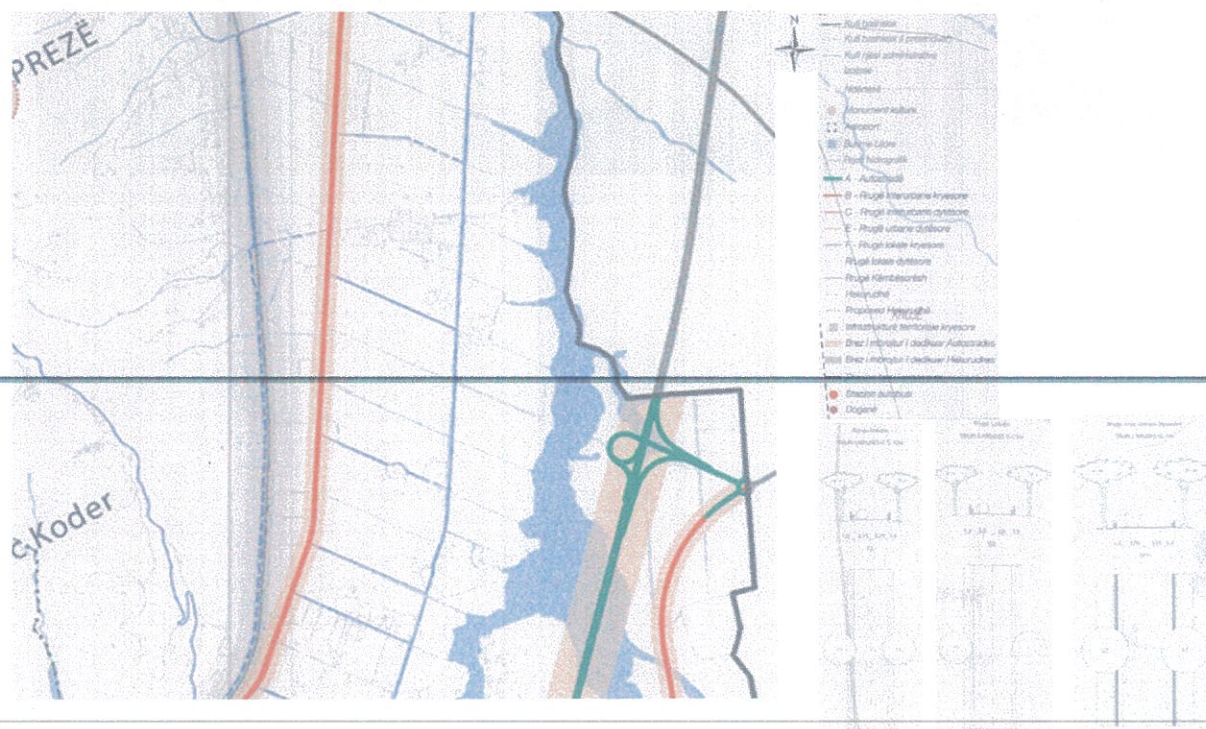
Njësitë strukturore



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



4. PPV. Fragment nga Harta e Ndarjes së Territorit në Zona dhe Njësi



5. PPV. Fragment nga Harta e Infrastrukturës të Transportit të Propozuar

3. Analiza e Gjëndjes Ekzistuese

ANALIZA E GJENDJES EKZISTUESE TË PËRDORIMIT TË TOKËS DHE INFRASTRUKTURAVE

Bazuar në VKM Nr. 686, datë 22.11.2017 "Për miratimin e Rregullorës së Planifikimit të Territorit", zona në shqyrtim dhe konteksti rrethues është ndarë në Sistemet Territoriale. Sheshi i ndërtimit përfshihet në sistemin UB-Urban i cili në këtë zonë është kompozuar nga kategoria S-Shërbime, ndërkohë konteksti rrethues është kompozuar kryesisht nga kategoritë B-Bujqësi dhe IE.Industri Ekonomi.

Vlen të përmendet që zona kufizohet me sistemin IN-Infrastrukturor, më konkretisht me rrugën dytësore interurbane SH52 (Vorë-FushëKrujë), e cila lidh Vorën me Aeroportin e Rinasit, Korridori i VIII Pan-European (sistemi hekurudhor që lidh Shqipërinë me Malin e Zi, Maqedonin dhe Europën), të cilët janë disa nga korridorët kryesorë të infrastrukturës së Republikës së Shqipërisë.



6. Foto ajrore të sheshit e ndërtimit



7. Pamje të sheshit të ndërtimit

4. Rregullat e Zhvillimit të Territorit

4.1. Funksionet dhe aktivitetet e propozuara

NMIB është në rrugën Vorë – Fushë Krujë, i përbërë nga dy ndertesat: Ndërtesa 1, në veri-perëndim të parcelës- tre kate, dhe Ndërtesa 2 në jug-lindje - një kat.



8. Pamje Pamje tredimensionale të dy ndërtësive "BAMLLARI"

Ndërtesa 1, e përbërë nga tre kate, mund të shërbejë për magazina industriale të produkteve të lehta të prodhuara ose ato të gatshme.

Ndërtesa 2, në formën dhe dimensionet e kapanonit industrial, mund të shërbejë për prodhimin, assemblimin dhe ambalazhimin e produkteve, të cilat prodhohen pa procese kimike dhe fizike, me shkëmbim të jashtëm dhe pa ujë teknologjik.

SHTRIRJA E NDËRTESES 1

Ndërtesa 1 është një volum i rregullt tre-katësh, i vendosur paralel me rrugën nacionale, ku nepërmjet fasadës kryesisht prej xhami, ofron ekspozim shumë të mirë ndaj rrugës. Për të mundësuar maksimumin e fleksibilitetit, ndërtesa është projektuar që të mund të funksionojë si një e tërë, ose e copëzuar në disa biznese të ndryshme. Në funksion të këtij qellimi, në dy skajet e ndërtesës janë pozicionuar shkallët që mundësojnë komunikimin vertikal të tre kateve, por njëkohësisht mund të vecojnë fluksin e levizjes, duke e ndarë atë funksionalisht në rast se është e nevojshme. Shkallët nepërmjet dyerve antizjarr, të komanduara me BMS (*Building Management System*), funksionojnë edhe si shkallë emergjence për përdoruesit e ndërtesës.

-Kati përdhe, kati i parë, kati i dytë

Kati përdhe, i parë dhe i dytë, funksionojnë si hapësira magazinimi të produkteve të lehta të prodhuara ose ato të gatshme. Për këtë arsye nuk përmban sisteme mekanike të ngrohje-ftohjes. Simetrikisht, në të dy skajet e ndërtesës janë vendosur dy nuklet e shkallëve, të cilat shërbejnë dhe si shkallë emergjence antizjarr, ashensor për njerëz dhe elevator me peshëmbajtje të lartë për mallra, si dhe nyjet hidrosanitare të katit. Përvec hyrje-daljeve dhe komunikimin me elevatorin e mallrave, për arsye të normave të sigurisë antizjarr, në mesin e katit përdhe janë lenë dy porta mes akseve E-D, me gjerësi 5 metra, që lejojnë përshkrimin e ndërtesës nga automjetet e emergjencës, në rast nevojë.

-SHTRIRJA E NDËRTESES 2

Ndërtesa 2 është një kat mbi tokë dhe funksionon si hapësirë magazinimi, prodhimi, assemblim dhe ambalazhim të produkteve të lehta, pa përfshirë procese kimike dhe fizike. Hapësirat janë të shfrytëzueshme sipas kërkesave të përdoruesve, klienteve ose investitorëve dhe për këtë janë llogaritur nyjet hidrosanitare përkatëse. Ndërtesa është parashikuar të funksionojë si një e tërë, ose e ndarë në maksimumi 6 njësi. Për këtë arsye, janë parashikuar 6 porta hyrëse në brinjën veri-lindore dhe 6 porta dytësore në brinjën jug-perëndimore, në funksion të mënyrës linera të prodhimit apo ambalazhimit që mund të aplikohet.

Ndërtesa ndricohet natyralisht nga skylight-e periodike në tavan dhe nuk parashikon sisteme mekanike të ngrohje-ftohjes. Struktura e ndërtesës merr në konsiderat edhe vendosjen e mundshme të vincurave në funksion të përpunimit të peshave të rënda, nëse do të kërkohej në të ardhmen.



9. Pamje tre-dimensionale të ndërtesës 1

4.2. Pamja e Jashtme e Godinave / Trajtimi i Fasadave / Rifiniturave



10. Pamje tre-dimensionale të ndërtesës 1 "BAMLLARI"

Fasada prej xhami e ndërtesës 1 ofron ekspozim shumë të mirë ndaj rrugës interurbane dytësore SH52.

Format prizmatike të fasadës prej xhami realizojnë përthyerje të cfarëdoshme zanore, duke reduktuar në një farë mase nivelin e zhurmës që penetron brënda në ndërtesë. Nga ana tjetër “kapeloni” i xhamit e ruan atë nga ndotja e faktorëve të kombinuar shi dhe pluhur, duke ulur nevojën për pastrime të shpeshta periodike të objektit. Gjithashtu, me qëllim reduktimin e nivelit të zhurmave, një pjesë e madhe e fasadës solide përbëhet nga ekrane betoni me relief, të cilët përveç funksionit parësor, shtojnë vlerat estetike të objektit.

EFIÇENCA ENERGJETIKE

Përvec aspekteve konceptuale dhe estetike, përzgjedhja e materializimit të fasadës ka të bëjë dhe me eficienten ekonomike të investimit si dhe eficienten energjetike.

Është thelbësore për një objekt shërbimi të kësaj madhësie që të ketë sa më pak nevojë për shërbim mirëmbajtjeje të jashtme si lysterje dhe pastrime të fasades dhe akoma më pak riparime defektesh që shkaktohen nga veprimi i agjentëve të jashtëm. Për këtë arsye materialet e përdorura si betoni dhe xhami eliminonjë pothuajse krejtësisht nevojën për mirëmbajtje, lysterje, riparim të fasades në kohë, duke eliminuar kostot e shtrira në kohë.



11. Pamje tredimensionale të dy ndërtesave "BAMLLARI"

TRANSPARENCA E NDËRTESES

Fasada e ndërtesës ka sipërfaqe të medha prej xhami te cilat ofrojnë ekspozim maksimal kundrejtë përdoruesve të rrugës.

Xhamat e përdorur janë prodhime të gjaneratës më të fundit të cilet përmbushin parametra shumë të larte, përfshirë koeficientët e percjellshmërisë termike dhe reduktimi i energjisë nëpërmjet rrezatimit diellor :

-Për fasaden e xhamit dhe vetratat. - $U_g=0.5 \text{ W/m}^2\text{K}$ Sf-29

-Për muret - $\lambda=0.024 \text{ W/mK}$

Në mbulesat e të dy ndërtesave janë parashikuar panele diellore fotovoltaike, të cilat janë parashikuar të mbulojnë nevojat energjetike të ndërtesës 1 me 90% dhe të ndërtesës 2 me 60%.

4.3. Përcaktimin e treguesve për zhvillim të projekt-propozimit

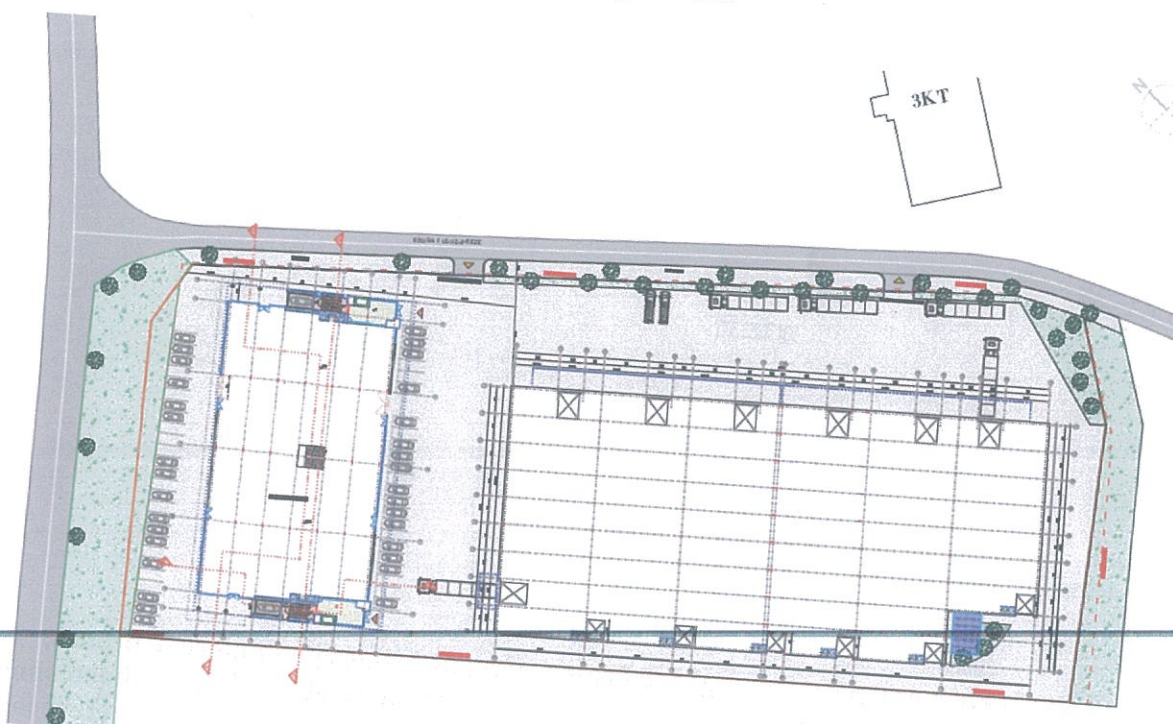


12. Plani i vendosjes së strukturave

Treguesit e zhvillimit

Sip. e përgjithshme e truallit	17 150m ²
Sip. e truallit e zënë nga struktura(gjurma):	8 833m ²
Sip. e përgjithshme e ndërtimit:	14 785 m ²
Koeficienti I shfrytëzimit të truallit për ndërtim	51%
Intesiteti i ndërtimit:	0.86
Lartësia max e strukturës nga niveli I kuotës së sistemimit:	15.8m
Nr. i kateve mbi tokë:	1 dhe 3
Nr. i kateve nën tokë:	0

4.4. Hapësirat e lira dhe të gjelbërta / vendparkimet



13. Plani i Sistemit t; strukturave

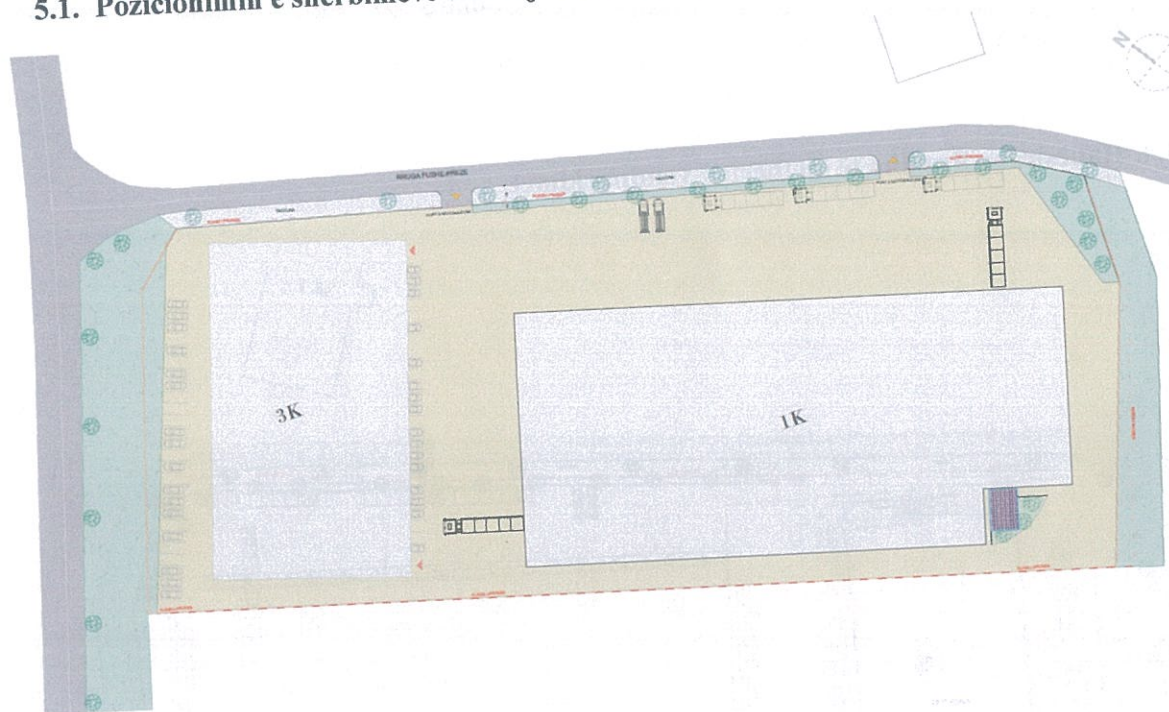
Sipërfaqja e mbetur në formë sheshi shërben si parkim për publikun dhe për automjetet e bizneseve, por edhe si shesh përpunimi për mallrat e operatorëve të ndërtesave. Për këtë qëllim është menduar të jetë i shtruar me asfalt, për peshëmbajtje të tonazhit të lartë, duke lenë disa hapësira si njolla gjelbërime brenda të cilave do të mbillen pemë të larta-jo shkurre. Sistemi i largimit të ujërave të zeza është i diferencuar nga ai i ujërave të bardha dhe përfundon në një gropë biologjike, e cila purifikon ujërat e ndotura deri në shkallën që të lejohen për t'u shkarkuar në përroin në jug-perëndim të pronës.

Ndërkohë ujërat e pastra të catisë, në menyrë selektive përdorën për të mbushur depozitat e medha të ujit në funksion të sistemit antizjarr.

Projekti parashikon ndricim ambiental të jashtëm, si dhe ndricimin e volumeve me interes të fasadave dhe sisteme të akses-kontrollit dhe sigurisë ambientale.

5. Rregullat e Rrjeteve të Infrastrukturës

5.1. Pozicionimin e shërbimeve dhe rrjeteve kryesore të infrastrukturave



14. Planvendosje e strukturave

Hyrja në objekte bëhet nëpërmjet rrugës së Prezës, përgjatë brinjës jug-lindore të pronës, duke bërë të mundur hyrje-daljet e automjeteve, përfshirë ato të rënda, pa krijuar shqetësime dhe pengesa të qarkullimit në rrugën nacionale Vorë - Fushë Krujë. Levizjet e automjeteve janë të ndara në ato të publikut dhe ato për automjetet e rënda si kamiona, furgona, etj.

Për të mundur qarkullim me një sens levizjeje dhe maksimizimin e vendparkimeve të kamionëve, janë parashikuar një hyrje dhe një dalje, të dyja përgjatë rrugës së Prezës. Këto hyrje-dalje janë të projektuara në këtë rrugë me akses të përshtatshëm, pavarësisht ndërtimeve të mundshme apo zgjerimit të rrugës nacionale në të ardhmen si nevojë e potencialit të zhvillimit urban.