



REPUBLIKA E SHQIPËRISË  
KËSHILLI KOMBËTAR I TERRITORIT

**MIRATOHET**

KRYETARI I KËSHILLIT KOMBËTAR

**Z. EDI RAMA**

MINISTËR I INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË

**Znj. BELINDA BALLUKU**

Kryetari i Këshillit Bashkiak

**Znj. Vera Thana**

Miratur me Vendim të Këshillit Bashkiak

Nr. 23 Datë 28.02.2019

Kryetari i Bashkisë

**Z. Fiqiri Ismaili**

**PLANI I PËRGJITHSHËM VENDOR I BASHKISË VORË**

**PLANI I ZHVILLIMIT**

Miratur me Vendim të Këshillit Kombëtar të Territorit Nr.3, Datë 17.05.2019

HARTOI: BASHKIA VORË

DPKZHT: LUAN BETA

MBËSHTETI: DOGMA, STUDIO B&L, LATITUDE, MILAN INGENIERIA



Ky raport – i Planit të Zhvillimit Territorial është përgatitur në kuadrin e projektit për Hartimin e Planeve të Përgjithshëm Lokale të 26 bashkive të Shqipërisë, Loti3 – Plani i Përgjithshëm Vendor i Bashkisë Vorë.

Grupi konsulent:

Dogma, Latitude Platform, Milan Ingegneria dhe Studio B&L.

*Antonio Paolillo, Ezio Melchiorre, Luciano Alletta, Andrea Aragone, Federico Gobato, Francesco Bettin, Giovanni Molteni, Sarah Grillini, Silvia Cattelan, Altin Kokaj, Arjon Kadillari, Artan Gjoni, Endri Kiçaj, Juela Guri, Saimir Duçellari*

*Andi Pinari, Antonio Natale, Brunilda Zenelaga, Devis Agaraj, Dritan Bradko, Eduard Shehi, Elira Jorgoni, Ellen Van Der Lei, Endrit Kulla, Genci Çano, Genti Nechwatal, Ilia Kristo, Kobe Boussauw, Merita Koka, Perikli Qiriaz, Skënder Allkja*

*Ada Nikollaj, Agela Goga, Artemisa Shkurti, Ejona Veliu, Elma Ndreca, Inesa Shytaj, Kristiana Doka, Lidia Saliko, Megi Thaka, Spirulla Barja, Suela Dyrmishi, Viola Deti, Zhoelta Guri*

Kontakt: [info@dogma.name](mailto:info@dogma.name)  
[info@buromilan.com](mailto:info@buromilan.com)  
[info@latitude-platform.eu](mailto:info@latitude-platform.eu)  
[studio@arkitekt-bl.com](mailto:studio@arkitekt-bl.com)



Me mbështetjen e:



FAZA 3 | PLANI I ZHVILLIMIT TERRITORIAL  
BASHKIA VORË







Pasqyra e lëndës

Lista e Hartave	9
1   HYRJE	13
1.1 Dispozita ligjore	15
1.2 Dispozita ligjore sektoriale	21
1.3 Konsiderata mbi planet e niveleve të tjera dhe efekteve e tyre mbi territorin vendor	22
2   PËRMBLEDHJE E STRATEGJISË TERRITORIALE	25
2.1 Vizioni	27
2.2 Objektivat strategjik	27
3   PLANI I ZHVILLIMIT	33
3.1 Ndarja e territorit në pesë sisteme territoriale	35
3.2 Ndarja e territorit në njësi strukturore	39
3.3 Përdorimi i tokës sipas pesë Sistemeve Territoriale	40
4   ZHVILLIMI URBAN	45
4.1 Përcaktimi i zonave kryesore të zhvillimit ekonomik dhe atyre me prioritet zhvillimi urban	47
4.2 Parashikimi demografik dhe shpërndarja e popullsisë	49
4.3 Tipologjia e propozuar hapësinore dhe metodat e ndërhyrjes në territor	50
4.4 Plani i banesave sociale	91
5   ZBATIMI I PPV	93
5.1 Përcaktimet kryesore për termat e referencës për planet sektoriale që detajojnë më tej PPV	95
5.2 Përcaktimi i njësive, të cilat do t'i nënshtrohen hartimit të PDV/PDZRK-ve dhe përcaktimet kryesore për termat e referencës për planet e detajuara vendore	95



5.3	Përcaktimi i zonave/njësive, ku do të zbatohen instrumentet për drejtimin e zhvillimit sipas ligjit	99
5.4	Instrumentet e zhvillimit	100
6	<b>PASURI NATYRORE DHE KULTURORE</b>	105
6.1	Zonat e rëndësisë kombëtare, të trashëgimisë kulturore dhe monumentet, shoqëruar me propozimet për zgjerimin e tyre	107
6.2	Burimet mjedisore dhe kulturore në territorin e bashkisë së Vorës	108
7	<b>PLANI I MBROJTJES SË MJEDISIT</b>	111
7.1	Program i mbrojtjes së peizazhit	113
7.1.1	Mbrojtja e Peizazhit Urban	113
7.1.2	Mbrojtja e Peizazhit Fushor	115
7.1.3	Mbrojtja e Peizazhit Lumor	117
7.1.4	Mbrojtja e Peizazhit Kodrinor	117
7.1.5	Mbrojtja e Peizazhit të Korridorit	123
7.2	Programi i mbrojtjes së burimeve ujore	124
7.3	Ruajtja dhe zgjerimi i hapësirave të gjelbëruara ekzistuese	127
7.4	Zona kritike – cilësia e ujit, tokës, ajrit dhe pikat e nxehta ( <i>hotspots</i> )	129
7.4.1	Cilësia e ajrit	130
7.4.2	Cilësia e ujit	132
7.4.3	Cilësia e tokës	134
7.4.4	Zonat e rrezikut ( <i>hotspots</i> )	135
8	<b>PLANI I MASAVE NË RRJETIN RRUGOR DHE TRANSPORT</b>	137
8.1	Infrastruktura rrugore e propozuar	139
8.2	Transporti Publik	162
9	<b>PLANI I MASAVE NË RRJETIN E INFRASTRUKTURËS</b>	169
9.1	Rrjeti i propozuar i ujit të pijshëm	171
9.2	Sistemi i propozuar i kanalizimeve	171
9.3	Sistemi i energjisë elektrike dhe komunikimit elektronik	173
9.4	Infrastruktura bujqësore	173



9.5	Menaxhimi i mbetjeve	176
10	PLANI I MASAVE PËR SHËRBIMET SOCIALE DHE HAPËSIRAT PUBLIKE	179
10.1	Strukturat publike	181
10.2	Qendrat civile dhe rekreative	181
10.3	Hapësirat publike	186
10.4	Shkollat	189
10.5	Shëndetësia	191
11	MONITORIMI I PLANIT TË ZHVILLIMIT	195
11.1	Fazat e zhvillimit	197
11.2	Ndryshimet e nevojshme në kuadrin ligjor dhe administrativ në nivel lokal	197
11.3	Indikatorët për monitorimin e zbatimit të PPV-së	198
11.4	Faktorët që mund të shkaktojnë një rishikim të pjesshëm të PPV-së	204
12	PLANI I INVESTIMEVE KAPITALE	207
12.1	Metodologjia për hartimin e politikave dhe të planit të investimeve kapitale	209
12.2	Buxheti i bashkisë	209
13	RAPORTI PËR KAPACITETET INSTITUCIONALE	229
13.1	Nevoja për ngritjen e kapaciteteve institucionale	231
13.2	Marrëveshjet e zbatimit, procedurat dhe struktura e personelit të nevojshëm për zbatim	237
13.3	Vlerësimi i nevojave për personel dhe hapësira	242
14	KONSULTIMET ME PALËT E INTERESUARA	251
14.1	Dëgjuesë publike për Planin e Përgjithshëm Territorial dhe Rregullorja Lokale për Bashkinë Vorë.	253





## Lista e Hartave

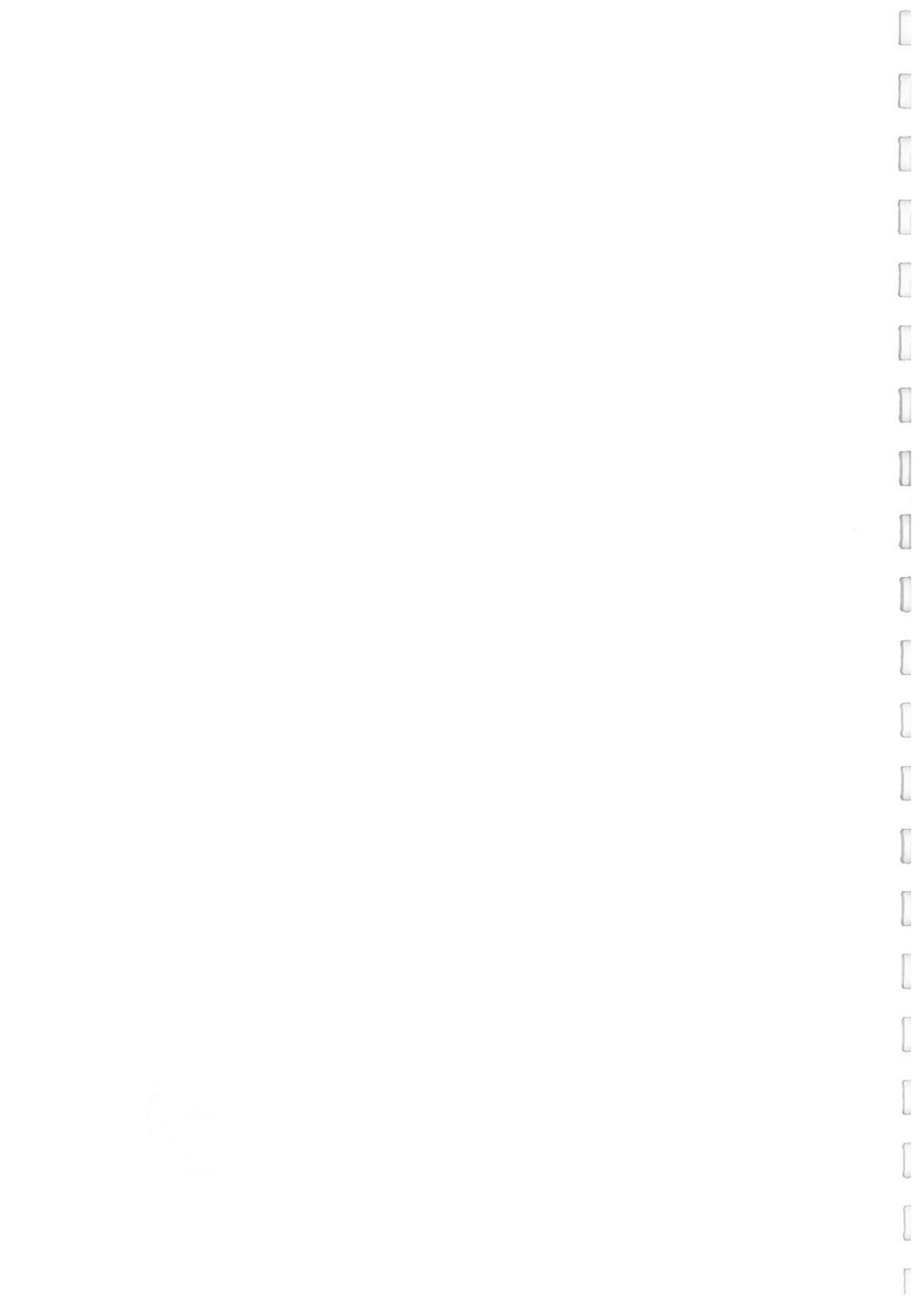
- Harta 01. Pesë sistemeve territoriale
- Harta 02. Propozimi i përdorimit të tokës
- Harta 03. Njësitë strukturore
- Harta 04. Propozimi i intensitetit të ndërtimit
- Harta 05. Kapaciteti mbajtës i popullsisë sipas njësive strukturore
- Harta 06. Plani i strehimit dhe programe sociale të strehimit
- Harta 07. Zonat me prioritet zhvillimi
- Harta 08. Zonat subjekt i Planeve të Detajuara Vendore
- Harta 09. Zona, pole, korridore ekonomike të propozuara
- Harta 10. Zona të rëndësisë kombëtare dhe ndërlidhjet e tyre
- Harta 11. Zona historike dhe natyrore të ruajtura
- Harta 12. Plani i mbrojtjes së peizazhit: Peizazhi fushor
- Harta 13. Plani i mbrojtjes së peizazhit: Peizazhi kodrinor
- Harta 14. Plani i mbrojtjes së peizazhit: Peizazhi lumor
- Harta 15. Plani i mbrojtjes së peizazhit: Peizazhi urban
- Harta 16. Plani i mbrojtjes së peizazhit: Peizazhi i korridorit
- Harta 17. Plani i mbrojtjes së burimeve ujore
- Harta 18. Struktura ekologjike
- Harta 19. Zona kritike
- Harta 20. Rrjeti rrugor i propozuar sipas kategorive të kodit rrugor
- Harta 21. Transporti publik i propozuar
- Harta 22. Lëvizshmëria e butë e propozuar dhe parku rajonal
- Harta 23. Menaxhimi i mbetjeve i propozuar
- Harta 24. Propozimi i rrjetit të furnizimit me ujë
- Harta 25. Propozimi i rrjetit të kanalizimeve
- Harta 26. Propozimi i rrjetit elektrik/Gas



- Harta 27. Propozimi i rrjetit të komunikimit elektronik
- Harta 28. Propozimi i infrastrukturës bujqësore
- Harta 29. Hapësira sociale dhe çlodhese të propozuara
- Harta 30. Infrastruktura publike e propozuar
- Harta 31. Vendndodhja e strukturave për arsimin parashkollor dhe zonat e shërbimit
- Harta 32. Vendndodhja e strukturave arsimore për ciklin e ulet dhe zonat e shërbimit
- Harta 33. Vendndodhja e strukturave arsimore për ciklin e mesëm dhe zonat e shërbimit
- Harta 34. Vendndodhja e strukturave të kujdesit shëndetsor dhe zonat e shërbimit
- Harta 35. Instrumente zhvillimi
- Harta 36. Fazat e zhvillimit



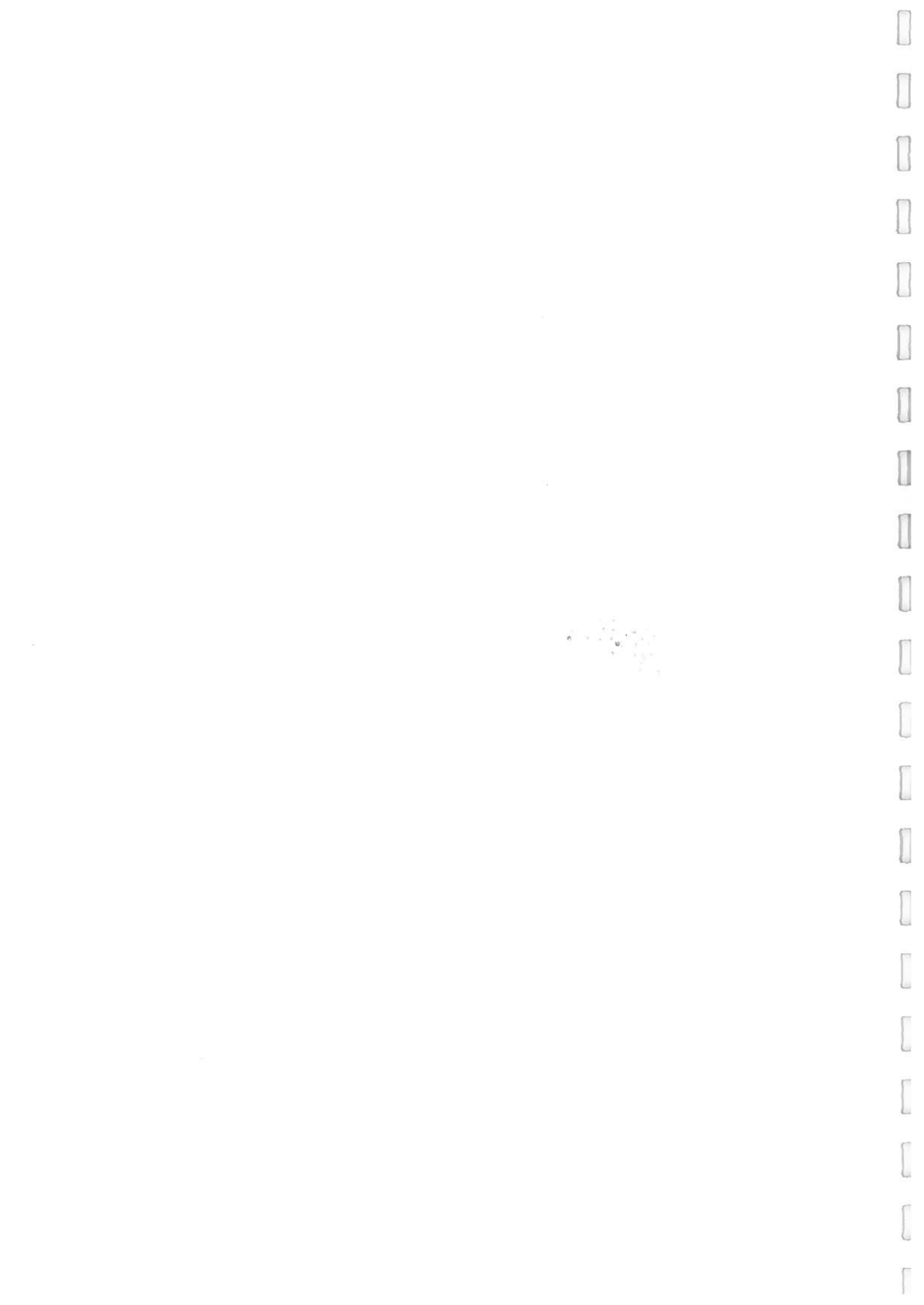






1 HYRJE





Plani i Përgjithshëm vendor për bashkinë e Vorës, ka një qëllim të dyfishtë:

*të paraprijë dhe të drejtojë mundësitë e zhvillimit por gjithashtu të përmbaj këtë zhvillim brenda një strukture të qartë e të prekshme të peizazhit. Në mënyrë që të arrijmë këtë qëllim e kemi pëfytuar këtë territor si të të formuar nga gjashtë peizazhe. Këto peizazhe janë të pranishëm dhe formojnë gjeografinë natyrore, kulturore dhe sociale të territorit. Plani i përgjithshëm vendor ka si qëllim të përforcojë dhe të përmirësojë këto peizazhe duke u dhënë një formë të qartë dhe një drejtim zhvillimi në mënyrë që të të përcaktojë zona të zhvillimit ekonomik por edhe të ruaj sa më shumë që të jetë e mundur pasuritë natyrore.*

*Të tëra kategoritë e paraqitura në këtë raport - nga tipologjitë e ndërtesave, tek hapësirat publike, tek zonat ekonomike - janë të konceptuara në mënyrë që të kontribuojnë në përforcimin e gjashtë peizazheve. Midis të tërë faktorëve që përcaktojnë zhvillimin e ardhshëm të territorit, rëndësi e veçantë i është dhënë të kuptuarit se si tipologjitë hapësinore mund të ndihmojnë në përcaktimin e kufinjve të qarta midis të ndërtuarit dhe boshllëqeve urbane, duke kufizuar sa më shumë të jetë e mundur fenomenet e përhapjes urbane dhe duke e bërë sa më të prekshme diferencën midis zonave rurale dhe atyre urbane*

## 1.1 Dispozita ligjore

*Ligji Nr. 107 datë 31.07.2014 Për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit, i ndryshuar*

Objektivat e Planit të Përgjithshëm Vendor (PPV) janë:

1. balancimi i nevojave dhe interesave kombëtarë e vendorë për zhvillimet në territor;
- krijimi i kushteve për një zhvillim të qëndrueshëm në territor dhe sipas parimeve të këtij ligji;
- drejtimi i zhvillimit të sistemeve të banimit e sistemeve të tjera të ndërtueshme;
- rregullimi i përdorimeve të tokës, intensitetit e shtrirjes së ndërtimit në sistemet natyrore, bujqësore dhe urbane të territorit;
- planifikimi i programeve dhe masave për të garantuar rigjenerimin urban, mbrojtjen e mjedisit dhe zhvillimin e qëndrueshëm të burimeve natyrore, të tokës së kultivueshme, peizazheve dhe hapësirave të gjelbra;
- rregullimi i vendndodhjes dhe programeve për infrastrukturën publike e servituet publike, sipas këtij ligji;



- rregullimi i ruajtjes, përdorimit dhe, sipas rastit, mbarështimit të zonave të mbrojtura natyrore dhe historike, sipas kërkesave të legjislacionit në fuqi;
2. Plani i Përgjithshëm Vendor zbatohet nëpërmjet planeve sektoriale, planeve të detajuara vendore dhe lejeve të zhvillimit.

*VKM nr. 686, datë 22.11.2017 Për miratimin e rregullores së planifikimit të territorit*

Neni 54 Përmbajtja e dokumentit të PPV-së

Dokumenti i PPV-së, në varësi të territorit për të cilin hartohet, kuadrit kohor dhe nismës për hartimin e planit, bazohet në këtë përmbajtje:

1. Bazën e të dhënave të integruara të territorit në platformën GIS, sipas standardeve të regjistrimit të integruar të territorit;
2. Strategjinë territoriale të njësisë vendore, që përfshin:
  - dokumentin e analizës metabolike të territorit që i paraprin strategjisë territoriale vizionin strategjik dhe objektivat e zhvillimit;
  - planin e veprimeve strategjike/prioritare, investimeve kapitale dhe projektet pilot të zhvillimit;
  - hartat që ilustrojnë strategjinë e zhvillimit të territorit në shkallën që varion nga 1:5,000 deri në 1:25,000.
3. Planin e zhvillimit të territorit të njësisë vendore, që përfshin:
  - dokumentin e analizës së thelluar të territorit që i paraprin planit të zhvillimit;
  - propozimin me përcaktime territoriale në bazë të 5 sistemeve: urban, natyror, bujqësor, ujor dhe infrastrukturor;
  - hartat që shoqërojnë dhe pasqyrojnë përmbajtjen e secilit prej sistemeve më sipër, në shkallën që varion nga 1:5,000 deri në 1:25,000; ç) relacionin e propozimeve;
  - vlerësimin ekonomik dhe financiar për zbatimin e PPV-së;
  - planin e veprimeve, investimeve dhe projekteve për zbatimin e PPV-së;
  - treguesit për monitorimin e zbatimit të PPV-së.
4. Rregulloren e zbatimit të PPV-së.
5. Studimin e vlerësimit të ndikimit nga zhvillimi dhe të ndikimit në mjedis.



## Neni 54 Parashikimet e PPV-së

### Përmbajtja e planit të zhvillimit të territorit

1. Propozimet e PPV-së ose plani i zhvillimit të territorit përmbajnë, të paktën:
  - planin e propozimeve territoriale;
  - planin e mbrojtjes së mjedisit;
  - planin e shërbimeve dhe infrastrukturave publike;
  - planin e veprimeve për zbatimin e PPV-së;
  - shtojcat I-II-III të PPV-së sipas formatit në fund të kësaj rregulloreje.
  
2. Plani i propozimeve territoriale përmban, të paktën:
  - ndarjen e territorit sipas pesë sistemeve;
  - zonimin sipas kategorive bazë dhe nënkategorive të përdorimit të propozuar të tokës;
  - ndarjen e territorit në njësi;
  - pozicionimin e shërbimeve dhe rrjeteve kryesore të infrastrukturave, përfshirë hapësirat publike dhe përcaktimin e kushteve teknike kryesore për realizimin e infrastrukturave;
  - zonat e mbrojtura të rëndësisë kombëtare, të trashëgimisë kulturore dhe monumentet;
  - përcaktimin e zonave kryesore të zhvillimit ekonomik dhe urban;
  - tipologjitë e propozuara hapësinore;
  - përcaktimin e njësive, të cilat do t'i nënshtrohen hartimit të PDV-së;
  - shpërndarjen e popullsisë në territor sipas treguesve të parashikimit demografik dhe ekonomik, të specifikuar në nivel territori urban;
  - planin e strehimit, bazuar në nevojat e konstatuara, e tashmë dhe ato të projektuara, duke përcaktuar zonat/njësitë për dendësim, rigjenerim, rizhvillimin, konservim, urbanizim nëse janë zona të reja dhe territoret për programe sociale të strehimit;
  - përcaktimin e zonave/njësive, ku do të zbatohen instrumentet për drejtimin e zhvillimit sipas ligjit, në rast se parashikohen të tilla.



3. Plani i mbrojtjes së mjedisit, i cili përmban:
  - parashikimet për mbrojtjen e peizazhit;
  - parashikimet për mbrojtjen e elementeve ujore;
  - parashikimet për shtimin dhe/ose zgjerimin e hapësirave të gjelbra;
  - parashtrimin e dy varianteve për zgjidhje të problematikës së evidentuar për sa u përket hotspoteve;
  - parashikimet për përmirësimin e cilësisë së ajrit.
  
4. Planin e shërbimeve dhe infrastrukturave publike, i cili përmban:
  - infrastrukturë publike të propozuar sipas pikës 11, të nenit 3 të ligjit;
  - konsiderata nga planet e niveleve të tjera, sipas ndikimit në territorin vendor;
  - tipologjinë, cilësinë, shpërndarjen në territor dhe rrezet e mbulimit të shërbimeve sociale (edukim, shëndetësi etj.) që propozohen.
  
5. Planin e veprimeve për zbatimin e PPV-së, i cili përmban:
  - fazat e zbatimit të zhvillimit, të ndara në periudha kohore brenda vlefshmërisë së planit, për zonat me prioritet zhvillimi, PDV-të, rrjetet kryesore të infrastrukturave publike dhe projektet pilot;
  - koston e përgjithshme për zbatimin dhe aktivitetet kryesore të financuara të shoqëruara me planin e investimeve kapitale;
  - ndryshimet e nevojshme në kuadrin ligjor dhe administrativ në nivel vendor.
  
6. Indikatorët për monitorimin e zbatimit të PPV-së.
  
7. Shtojcat e PPV-së, të cilat përmbajnë të gjitha dokumentet e përmendura për këtë qëllim, studimet ndihmëse që merren nga institucionet përgjegjëse për sektorë të caktuar, si dhe studime për qëllime të veçanta që ndërmerren nga vetë autoriteti vendor.



Neni 56 Përmbajtja e rregullores së PPV-së  
Rregullorja e PPV-së përmban, të paktën:

1. Përkufizimet e termave të përdorur;
2. Shpjegimin e kodeve të përdorura për:
  - kategoritë dhe nënkategoritë e përdorimit të tokës;
  - sistemet;
  - zonat;
  - njësitë;
  - kode të tjera sipas rastit.
3. Rregullat e përdorimit të tokës, të cilat përmbajnë, të paktën:
  - kategoritë bazë dhe nënkategoritë e përdorimit të tokës;
  - aktivitetet dhe funksionet në përputhje me kategoritë e përdorimit të tokës, sipas rastit;
  - përdorimet që lejohen, ndalohen apo kushtëzohen, përfshirë kushtet përkatëse.
4. Rregullat për çdo zonë dhe njësi që përmbajnë, të paktën:
  - kushtet e zhvillimit sipas rregullores së zhvillimit të miratuar me vendim të Këshillit të Ministrave;
  - aktivitetet dhe funksionet e lejuara, të kushtëzuara dhe të ndaluara, sipas kategorive dhe nënkategorive të përdorimit të tokës;
  - normat, treguesit dhe standardet e zbatueshme të planifikimit, sipas kësaj rregulloreje;
  - të drejtat dhe kufizimet ligjore, publike apo private, që rrjedhin nga përdorimi i treguesve të zhvillimit;
  - listën e instrumenteve që mund të përdoren për të drejtuar zhvillimin sipas ligjit, përfshirë të drejtat dhe kufizimet ligjore që rrjedhin prej tyre.
5. Rregullat e nënndarjes dhe të bashkimit të parcelave në çdo njësi që përmbajnë, të paktën:
  - kushtet për procesin e ndarjes dhe bashkimit;
  - aksesin në infrastrukturë;





- afatet e nënndarjes dhe të zhvillimit, sipas rastit.
6. Rregullat e sistemit rrugor dhe të transportit që përmbajnë, të paktën:
- përcaktimin dhe përshkrimin e kategorive të rrjetit rrugor, në përputhje me legjislacionin e posaçëm;
  - kushte teknike dhe përmasat;
  - parametrat e skemës së lëvizshmërisë dhe të transportit publik, në përputhje me legjislacionin e posaçëm;
  - përcaktimin e vijës së ndërtimit (vija e kuqe) përgjatë dy anëve të trupave rrugore.
7. Rregullat e ruajtjes së mjedisit, peizazhit, burimeve natyrore, zonave dhe objekteve të trashëgimisë kulturore që përfshijnë, të paktën:
- normat dhe standardet për zhvillimet, që kanë ndikim në mjedis, shëndet, peizazh dhe në trashëgimi kulturore, sipas legjislacionit të posaçëm në fuqi;
  - normat, standardet dhe rregullat për zonat dhe objektet e trashëgimisë kulturore, historike dhe mjedisore;
  - përcaktimin e vijës mbrojtëse përgjatë elementeve ujore (vija blu);
  - rregulla arkitektonike dhe estetike, sipas rastit;
  - rregullat për shfrytëzimin e hapësirave nga “Personat me aftësi të kufizuara”, në përputhje me legjislacionin e posaçëm.



8.

Autoritetet e planifikimit vendor gjatë hartimit të Planit të Përgjithshëm Vendor dhe rregullores në zbatim të tij nuk duhet të shkelin kriteret minimale të treguesve të zhvillimit, përcaktuar në rregulloren (kombëtare) e zhvillimit, por në çdo rast në rregulloret e tyre vendore mund të përcaktojnë tregues zhvillimi që reflektojnë nevojat e territorit në administrim, të tilla si: diellëzimi, pozicioni gjeografik, kushtet klimaterike etj.





## 1.2 Dispozita ligjore sektoriale

- *Ligj nr. 115/2014 datë, 31.07.2014 "Për ndarjen administrativo-territoriale të njërive të qeverisjes vendore në republikën e Shqipërisë"*
- *Ligj nr. 139/2015 datë, 17.12.2015 "Për vetëqeverisjen vendore", i ndryshuar*
- *VKM nr. 691, datë 29.7.2015 "Për miratimin e strategjisë ndërsektoriale për decentralizimin dhe qeverisjen vendore 2015–2020"*
- *VKM nr. 408, datë 13.5.2015 "Për miratimin e rregullores së zhvillimit të territorit", e ndryshuar*
- *Ligj nr. 9482, datë 3.04.2006 "Për legalizimin, urbanizimin dhe integrimin e ndërtimeve pa leje", i ndryshuar*
- *VKM nr. 280, datë 1.4.2015 "Për përcaktimin e kriterëve, procedurave e dokumentacionit të zbatueshëm për të kualifikuar ndërtimet pa leje, shtesat anësore dhe/ose në lartësi, në ndërtimet me leje", i ndryshuar*
- *Ligj nr. 8378, datë, 22.7.1998, "Kodi rrugor i republikës së Shqipërisë", i ndryshuar*
- *Ligji nr. 142/2016 datë 22.12.2016, "Kodi hekurudhor i republikës së Shqipërisë"*
- *Ligj nr. 9220, datë, 15.4.2004 "Për shërbimin publik të varrimit"*
- *Ligj nr. 80/2014 "Për disa ndryshime në ligjin nr.9220, datë, 15.04.2014 "Për shërbimin publik të varrimit"*
- *Ligj nr. 27/2018, "Për trashëgiminë kulturore dhe muzetë"*
- *VKM 405, datë, 1.06.2016 "Për miratimin e strategjisë së strehimit social 2016-2025"*
- *Ligj nr. 8518, datë, 30.7.1999 "Për ujitjen dhe kullimin"*
- *Ligj nr.9817, datë, 22.10.2007 "Për bujqësinë dhe zhvillimin rural"*
- *Ligj nr.111/2012, datë, 3.12.2012 "Për menaxhimin e integruar të burimeve ujore", i ndryshuar*
- *Ligj nr. 8093, datë, 21.03.1996 "Për rezervat ujore", i ndryshuar*
- *Ligj nr. 8681, datë, 2.11.2000 "Për projektimin, ndërtimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e digave dhe dambave", i ndryshuar*



- VKM nr. 289, datë 15.4.2005, "Për përcaktimin e kërkesave dhe të procedurave për miratimin e lejeve, të autorizimeve dhe të koncesioneve për përdorimin e ujit
- VKM nr. 177, datë 31.3.2005 "Për normat e lejuara të shkarkimeve të lëngëta dhe kriteret e zonimit të mjediseve ujore pritëse
- Ligj nr.93/2015, "Për turizmin"
- Ligj nr.81/2017 "Për zonat e mbrojtura"
- Ligj nr.10 463, datë, 22.9.2011 "Për menaxhimin e integruar të mbetjeve", i ndryshuar
- Ligj nr.10 431, datë, 9.6.2011 "Për mbrojtjen e mjedisit", i ndryshuar
- Ligj nr.8756, datë, 26.3.2001 "Për emergjencat civile"

### 1.3 Konsiderata mbi planet e niveleve të tjera dhe efekteve e tyre mbi territorin vendor

Siç është theksuar tashmë edhe në raportet e mëparëshme territori i bashkisë së Vorës ndikohet nga një seri planesh dhe projektsh të niveleve të ndryshme, të cilët kanë qenë në qendër të konsideratave gjatë procesit të hartimit të PPV-së.

Gjatë hartimit të përdorimit të tokës dhe/zonimit, në fazën e tretë të projektit, më shumë se parashtrimet e planeve në nivelet më të lartë hierarkik (plani i përgjithshëm kombëtar dhe planet e integruara ndërsektoriale për zonën ekonomike Tiranë-Durrës dhe për bregdetin) Plani i Përgjithshëm Vendor i aprovuar dhe lejet e ndërtimit të dhëna nga KKT kanë ndikuar fortësisht në mundësinë e zbatimit të direktivave të planeve kombëtare dhe në integrimin konkret të tyre në PPV.

PPV e miratuara të Vorës dhe Bërksullit përmbajnë një sërë elementesh kritikë që ishin haptazi në kontraditë me parashtrimet e planit të integruar ndërsektorial për zonën ekonomike Tiranë Durrës: Zhvillimi i disa zonave Ekonomi dhe Shërbim, zhvillimi i zonave të zgjeruara për banim në kodra, zgjerimi i zonës së shërbimeve rreth aeroportit dhe zhvillimi i një zone të gjërë ekonomike përgjatë rrugës së re drejt aeroportit. PPV refuzon këto propozime pasi në kontraditë me PINs Tiranë-Durrës, duke bërë përgjashtime për zonat ku lejet e ndërtimit janë dhënë tashmë nga autoritete të rëndësishme. Këto janë integruar në hartën e përdorimit të propozuar të tokës.



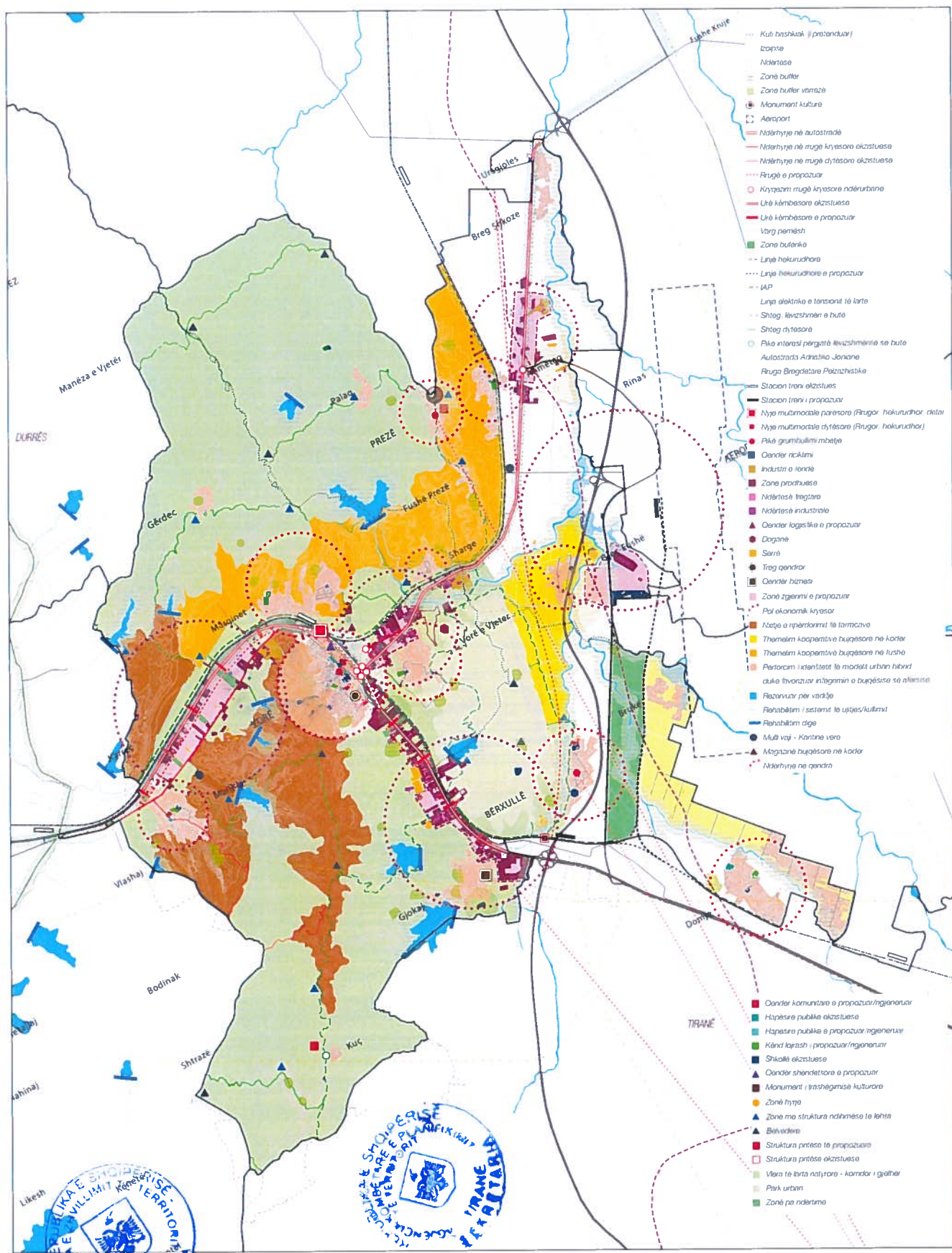


10

**2 PËRMBLEDHJE E STRATEGJISË TERRITORIALE**







## 2.1 Vizioni

Vizioni i Planit të Përgjithshëm Vendor (PPV) të Vorës bazohet në të kuptuarit se territori i rajonit të formuar nga bashkitë e Durrësit, Shijakut dhe Vorës duhet të përshkruhet si i përbërë nga gjashtë peizazhet: Peizazhi Bregdetar, Peizazhi i Formuar Urban, Peizazhi Fushor, Peizazhi Lumor, Peizazhi Kodrinor dhe Peizazhi i Korridorit. Ndërsa i shquan në hartë, këta peizazheformojnë një sistem brezash paralel, me përjashtim të Peizazhit të Korridorit, i cili ndërpret tërthorazi pesë peizazhet e tjerë. Ky konfirmim është konsideruar si anatomia natyrore e territorit dhe i ofron atij një orientim të qartë. Secili nga këta peizazhe ka potencialin për të kornizuar dhe përcaktuar zhvillimin e ardhshëm brenda kufijsh të qartë. Objektivi ynë kryesor është ta marrim në konsideratë këtë territor me gjithë pasuritë e tij të burimeve natyrore dhe diversitetit ekologjik, perspektivën e zhvillimit dhe trashëgiminë historike. Për këtë arsye, të gjitha strategjitë e propozuara, veprimet dhe projektet synojnë të përforcojnë secilin nga këta peizazhe në mënyrë që të mbështesin një shumëllojshmëri të kushteve kulturore dhe ekonomike drejt një të ardhmeje më të qëndrueshme.

## 2.2 Objektivat strategjik

Në përpjekje për të vënë në jetë vizionin e propozuar territorial, janë përcaktuar një numër i kufizuar objektivash strategjike për të gjithë territorin e bashkisë së Vorës. Këto objektiva reflektojnë ato që janë cilësuar çështje prioritare dhe përfaqësojnë fokusin e projekteve që do të zhvillohen në territorin e bashkisë në vitet e ardhshme. Këto objektiva strategjike përcaktohen edhe në raport me kapacitetin financiar të Bashkisë. Këto objektiva janë:

### 1. Ristrukturimi dhe rehabilitimi i qendrave urbane dhe rurale;

Është me rëndësi jetike të rehabilitohen qendrat ekzistuese urbane dhe rurale duke përmirësuar gjendjen e hapësirave të lira e publike. Çdo vendbanim, i madh apo i vogël qoftë, investohet me propozime të veçanta si në terma të projekteve konkrete ashtu edhe dispozita mbi përdorimin e tokës për të përmirësuar hapësirat publike kur këto janë të pranishme, ose për t'i ngritur për herë të parë kur nuk ekzistojnë ende, për grumbullime të komunitetit, për veprimtari çlodhëse e argëtuese dhe, mbi të gjitha, për të përforcuar vlerat qytetare të çdo komuniteti lokal.

### 2. Shtimi dhe përforcimi i monumenteve dhe trashëgimisë kulturore

Bashkia e Vorës, në territorin më të gjera të bashkiak, është e pasur me monumente dhe trashëgimi historike, prania e së cilave është në rrezik nga urbanizimi përreth tyre, nga mungesa e përgjithshme e kujdesit dhe pamjaftueshmëria e burimeve të për rehabilitime tyre. Një objektivi themelor i PPV-së është të rrisë praninë e kësaj

(në faqen  
paraardhëse)  
Vorë: Harta  
e strategjisë  
territoriale





trashëgimie duke e bërë atë strumbull të një kujtese kolektive dhe ndërgjegjësimi qytetar të përtërirë. Kurkjo trashëgimi të rivlerësohet, ajo mund të bëhet gjithashtu një burim i zhvillimit ekonomik edhe pse ky i fundit duhet të tregojë respekt ndaj vlerave qytetëruese dhe kulturore të trashëgimisë historike.

### *3. Sigurimi i aksesit në shërbime sociale dhe kolektive*

Shërbimet kolektive si shkollat, qendrat komunitare, qendrat kulturore dhe të kujdesit ndaj shëndetit duhet të bëhen një bosht i ri për qytetin dhe qendrat urbane dhe rurale. Ato duhet të jenë në numër të mjaftueshëm për të plotësuar kërkesat dhe nevojat e popullsisë aktuale dhe asaj të ardhshme. Ato duhet të jenë të mbërrishme dhe dukshmërisht të pranishme brenda thurres urbane të çdo komuniteti. Si të tilla, ato duhet të pasurojnë çdo qendër urbane dhe rurale dhe një sens orientimi drejt një ndërgjegjeje qytetare të përbashkët. Në lidhje me këtë, plani përmban masa për të plotësuar kërkesën në numra të shërbimeve sipas ligjit shqiptar të planifikimit dhe sugjeron së pari, ndërhyrje strategjike për shkolla të reja, ose për rehabilitimin e oborreve të shkollave ekzistuese, si ndërhyrje afat-shkurtra.

### *4. Përbushja e nevojës për banim dhe përmirësimi i ofertës së strehimit*

Brenda kornizës së PPV-së, i është kushtuar shumë vëmendje përcaktimit të kufijve të qartë midis hapësirës së ndërtuar dhe asaj të pandërtuar, për të parandaluar shpërhapjen e mëtejshme dhe përdorimin e tokës rurale dhe natyrore prej ndërtimit të rastësishëm të shtëpive të reja. Banesat e reja duhet të ndërtohen brenda hapësirës së tisisit ekzistues të ndërtuar urban, duke përfituar nga shumë parcela të lira apo të papërdorura të pranishme. Planu mbështet konsolidimin dhe dendësimin e zonave aktuale të ndërtuara dhe synon të përmirësojë stoqet e banesave ekzistuese duke nxitur përdorimin e shtëpive të papërdorura dhe përfundimin e atyre të papërfunduara dhe duke propozuar zhvillime të reja të strehimit, me vëmendje të veçantë në parashikimet për banesës sociale dhe asaj të përballueshme financiarisht.

### *5. Ngritja e poleve të reja tregtare e ekonomike dhe zonave të reja prodhuese*

Planu identifikon zonat ku është e mundur të paraprihet zhvillimi ekonomik dhe të kornizohen qartë ato, në mënyrë që të parandalohet shpërhapja dhe grumbullimi i pakontrolluar i zonave prodhuese. Qyteti i Vorës do të ndikohet nga ndërtimi i një numëri të gjerë zonash ekonomike përgjatë rrugës SH2, ku do të vendosen objekte të prodhimit në masë.

### *6. Përmirësimi dhe ngritja e infrastrukturës bazë urbane*

Qyteti dhe i gjithë territori urban duhet të pajisen me infrastrukturën urbane bazë për të kapërcyer sa më shpejt të jetë e mundur problemet mjedisore që vijnë nga gjendja aktuale e sistemit të kanalizimeve të ujërave të zeza, të ujit të pijshëm dhe të sistemit të hedhjes dhe mbledhjes së mbetjeve. Në lidhje me *kanalizimet ujërave të zeza*,



plani rekomandon përfundimin e rrjetit të kanalizimeve për ato zona urbane që nuk shërbehen nga ai, rehabilitimin e rrjetit të kanalizimeve në zonat e Vorës ku ky nuk funksionon si duhet, dhe zbatimin e zgjidhjeve të reja të përshtatshme për fshatrat dhe shtëpitë e veçuara. Për *infrastrukturën e ujësjellësit*, plani rekomandon veprime të menjëhershme për përmirësimin e efikasitetit të sistemit dhe reduktimin e humbjeve të ujit të pijshëm gjatë rrjetit ekzistues të shpërndarjes. Përsa i përket *mbledhjes së mbetjeve*, strategjia rajonale e zhvilluar bazohet në vendgroposjen (*landfillin*) e Tiranës. Vendgroposjet (*landfille*) e paligjshme të shpërndara në territorin e bashkisë duhet të mbyllën dhe të dezinfektohen.

#### *7. Përforcimi i lëvizshmërisë publike dhe të butë*

Bashkia e Vorës është një territor i pasur me rrugë të cilat lejojnë një mbërrishmëri të gjerë të të gjitha zonave të saj. Për këtë arsye është e rëndësishme të shtohet një sistem transporti publik dhe një rrjet i zgjeruar i mjeteve “të buta” të transportit (si biçikleta dhe motoçikleta), të cilat mund të pakësojnë përdorimin e transportit me automjet. Lëvizshmëria publike në të ardhmen do të bazohet në sinergjinë midis mjeteve të ndryshme të transportit, si treni (me rehabilitimin e linjës Tiranë-Durrës), autobusi, minibusi dhe biçikleta. Plani shoqërohet nga një plan i lëvizshmërisë publike mbi përmirësimin e lidhjes me autobus të Vorës dhe qendrave të tjera të territorit.

#### *8. Përmirësimi i transportit rrugor*

Rrugët janë një element kyç thelbësor në zhvillimin urban të këtij territori. Përmirësimi i tyre nuk ka të bëjë vetëm me përmirësimin e aksesibilitetit, por duke bërë shumëfishimin e rrugëve, nga autostrada në shtigje përmes peizazhit, një sistem i zgjerimit të hapësirës publike. Gjithashtu, në qytetin e Vorës, është thelbësor raporti që ky qytet ka me rrugën SH2. Në plan propozohet shqyrtimi i mundësisë së ndërtimit të një “bypass” që do të krijonte mundësinë për rikonceptimin dhe densifikimin e qendrës së Vorës duke modifikuar raportin e qytetit me rrugën.

#### *9. Zgjidhja e kërcënimeve kryesore ndaj mjedisit*

Territori është nën kërcënimin e degradimit mjedisor, të shkaktuar nga braktisja e tokave rurale, shpërhapja urbane në rritje dhe neglizhenca e përgjithshme kundrejt mjedisit. Për ta mbrojtur territorin nga këto kërcënime mjedisore, është e nevojshme të parashtrihen disa politika, qëllimi i të cilave është të japin harta shumë të sakta të rrugëve për veprimet urgente që duhet të ndërmerren. Kërcënimet kryesore që prekin territorin e Vorës janë erozioni, përmytjet dhe rrëshqitjet e tokës. Për secilin nga këto probleme plani parashtron zgjidhje dhe veprime të sigurta.

#### *11. Mbrojtja dhe shtimi i aseteve të vlefshme mjedisore*

Asetet mjedisore mund të ruhen, por duhet gjithashtu të bëhen të dukshme dhe të arritshme. Në këtë mënyrë, ato mund të sigurojnë një pengesë drejt urbanizimit të



mëtejshëm të territorit dhe një mundësi ekonomike falë potencialit të tyre në nxitjen e formave të veçanta të prodhimit bujqësor dhe turizmit të butë.

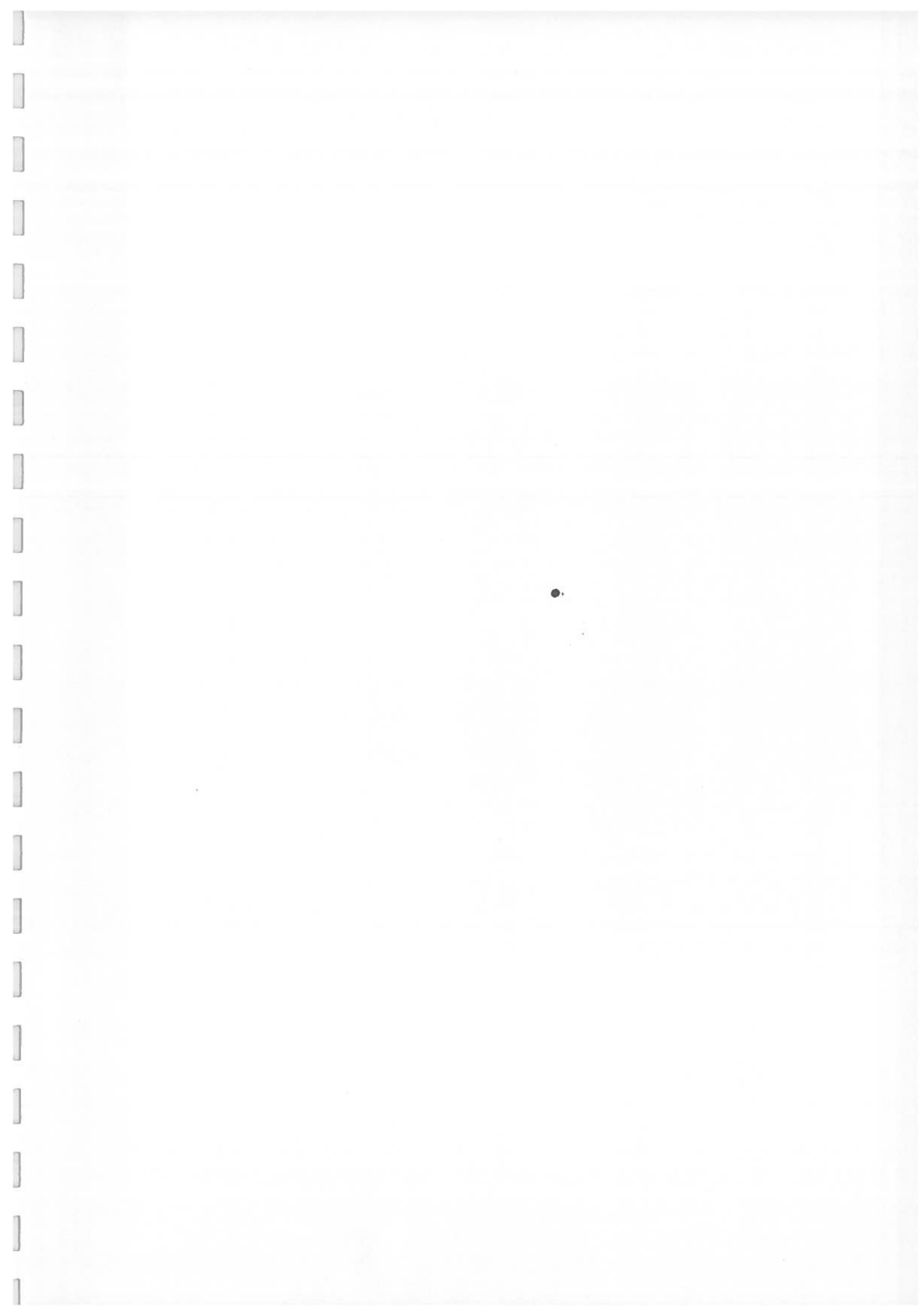
#### *12. Rritja e bujqësisë, si një nga aktivitetet kryesore ekonomike të territorit*

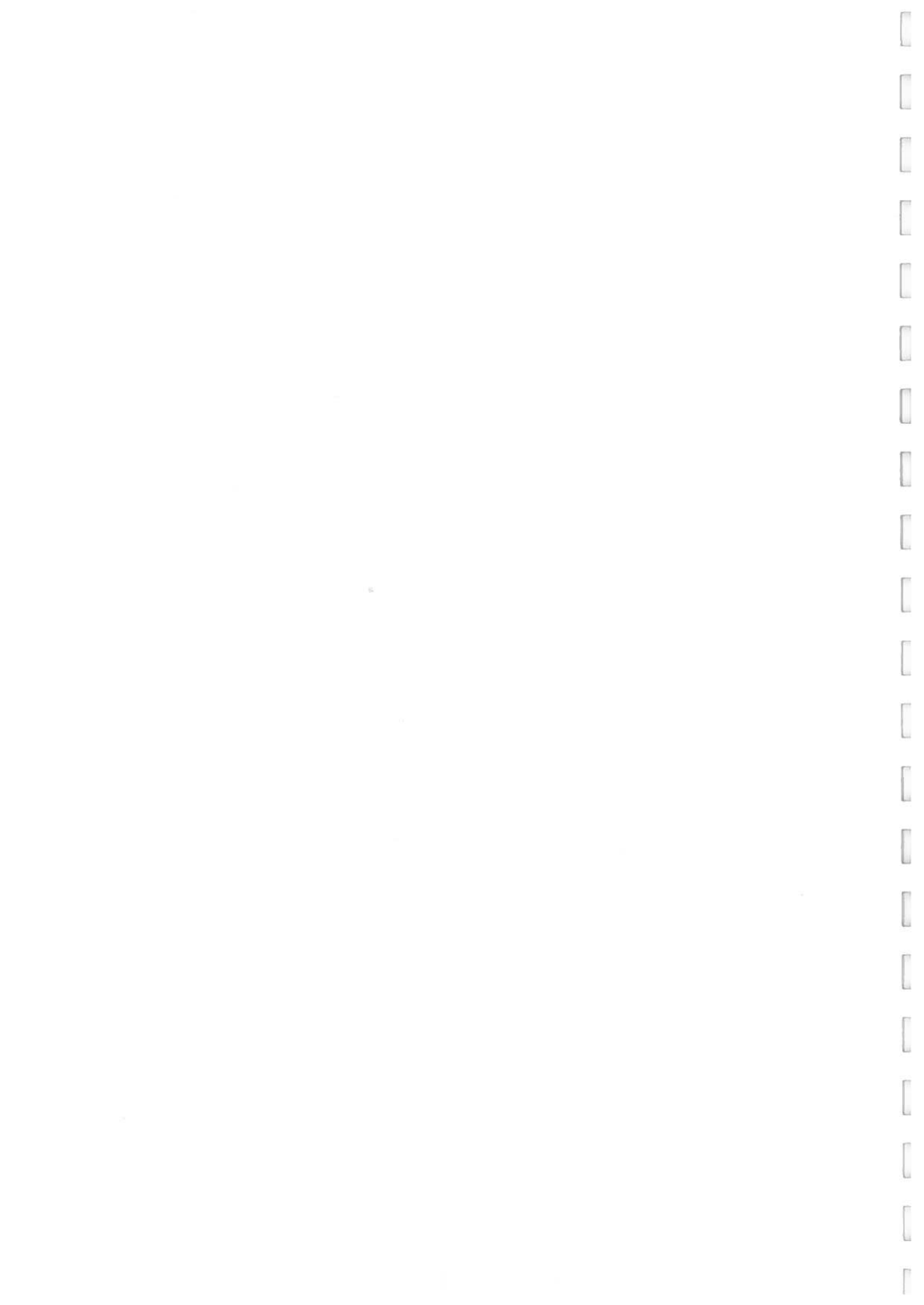
Një objektiv shumë i rëndësishëm i PPV-së është shtimi dhe përmirësimi i prodhimit bujqësor, si veprimtaria ekonomike kryesore e këtij territori. Një seri politikash, strategjish dhe projektsh konkrete synojnë të përmirësojnë efikasitetin e sistemit bujqësor dhe të anashkalojnë problemet kryesore që rezultojnë nga copëzimi i pronësisë së tokës dhe braktisja e infrastrukturës kolektive bujqësore.

#### *13. Krijimi i parkut territorial*

Parku territorial bashkon, si një konfigurim gjeografik i shkallës së madhe, të gjitha zonat natyrore të rëndësishme të territorit. Duke vepruar kështu, parku territorial i mbron këto zona nga urbanizimi dhe u jep atyre një perspektivë të qartë ekonomike, si zona të dedikuara ndaj mbrojtjes së trashëgimisë dhe veprimtarive të turizmit të butë.

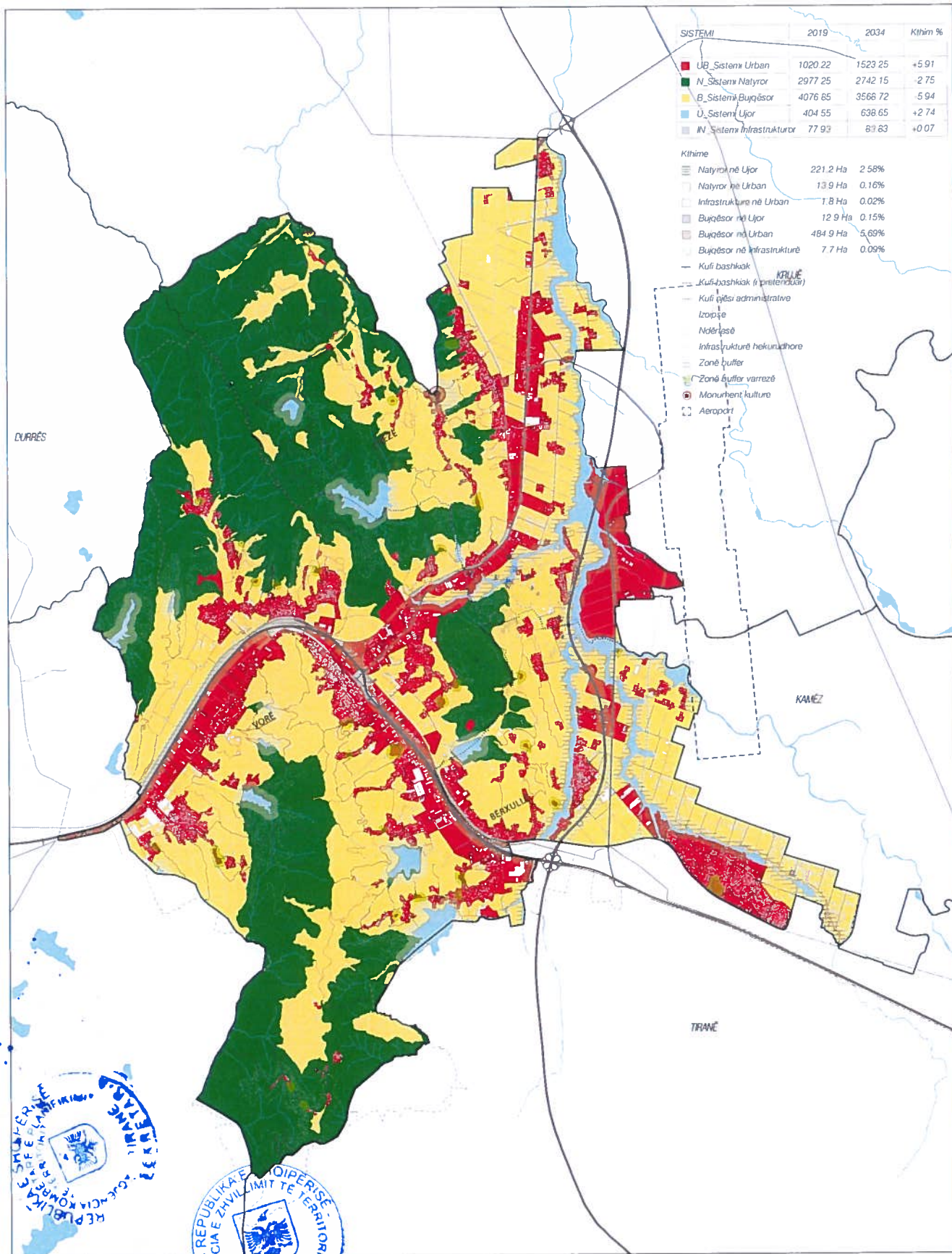






3 PLANI I ZHVILLIMIT







### 3.1 Ndarja e territorit në pesë sisteme territoriale

Bazuar në VKM 686, dt. 22.11.2017 “Për miratimin e rregullores së planifikimit të territorit”, neni 75, territorit i Bashkisë Vorë është ndarë në 5 sistemet bazë të përkufizuara dhe kodifikuara si më poshtë:

#### Sistemi urban

Ky sistem lidhet me të gjitha strukturat e ndërtuara të pranishme në territor, nga shtëpitë dhe monumentet historike deri te shtëpitë e kohëve të fundit, nga ndërtesat publike te strukturat industriale, etj. Qëllimi i identifikimit të këtij sistemi është të japë një vështrim të përgjithshëm të të gjithë peizazhit të ndërtuar dhe të theksojë llojshmërinë tipologjike të pranishme në zonën e territorit bashkiak.

#### Sistemi bujqësor

Një nga ndodhitë më negative të 25 viteve të fundit ka qenë rënia drastike e prodhimit bujqësor dhe shkatërrimi pasues i menaxhimit të tij në lidhje me kutivimin, vaditjen dhe kullimin. Pavarësisht kësaj shtate, toka rurale përbën ende një aset madhor të territorit. Për ta fuqizuar atë, të gjitha karakteristikat e saj janë hartëzuar – nga pemishtet e vogla deri te fushat e gjera – dhe së bashku formojnë sistemin bujqësor.

#### Sistemi natyror

Elemente natyror si kodrat dhe janë aspekte madhore të territorit bashkiak. Në të njëjtën kohë është në rrezik pushtimi nga urbanizimi i pakontrolluar. Për këtë arsye, të gjithë elementet e sistemit natyror janë hartëzuar me kujdes dhe së bashku formojnë sistemin natyror dhe përshkruajnë mundësinë e tyre drejt një të ardhmeje të qëndrueshme për rajonin. Në vend që të konsiderohen si mbetje të territorit të urbanizuar, tipare natyrore si shpatet dhe pyjet me pisha bëhen “pengesa” natyrore që kufizojnë dhe orientojnë zhvillimin urban.

#### Sistemi ujqor

Uji përbën një nga burimet madhore të territorit. Territori ofron një pasuri ujërash, por për shkak të keqmenaxhimit dhe ndotjes, i njëjti territor vuan nga një pamjaftueshmëri kronike e ujit. Përveç rivendosjes së një përdorimi më racional të ujit, kanalet dhe lumenjtë mund të luajnë një rol themelor në lejimin e depërtimit të gjerë fizik të territorit dhe të bëhen strumbull për riorganizimin territorial. Lumenjtë dhe kanalet mund të bëhen një “hapësirë publike” territoriale që ka fuqinë të riorientojë territorin drejt burimeve të tij më të çmuara. Të gjithë elementet që lidhen me ujin përbëjnë sistemin ujqor.

#### Sistemi infrastrukturor

Ky sistem mbledh të gjithë elementet që mbështesin lëvizjen në territorin bashkiak,



(në faqen  
paraardhëse)  
Vorë: Harta e  
5 sistemeve  
territoriale

<b>SISTEMI URBAN</b>	<b>2033</b>
<u>Sipërfaqja e territorit urban</u>	1'520.82 Ha
<u>Sipërfaqja e infrastrukturës</u>	83.83 Ha
<u>Popullsia 2019</u>	26'700 persona
<u>Popullsia 2034</u>	31'300 persona
<u>Strehimi social</u>	13'000 m <sup>2</sup>
<u>Shërbime sociale - arsim</u>	11'100 m <sup>2</sup>
<u>Shërbime sociale - shëndetësi</u>	15'600 m <sup>2</sup>
<u>Transporti publik</u>	9 linja
<u>Ndarja në zona (njësi)</u>	1'244 njësi
<u>Sipërfaqe të gjelbra dhe sportive</u>	265'000 m <sup>2</sup>
<u>Hapësira kulturore dhe për rekreacion</u>	81'400 m <sup>2</sup>
<u>Monumente dhe objekte të trashëgimisë kulturore</u>	9'025 m <sup>2</sup>
<u>Detyrimet në lidhje me kërkesat fetare</u>	-
<u>Intensiteti për ha</u>	0.21
<u>Parkime/banorë</u>	7'000 njësi
<u>Indikatorët ekonomikë(sektorë)</u>	Turizëm natyror dhe kulturor, logjistikë, tregti, industri përpunuese e prodhuese, bujqësi dhe agrobiznes
<u>Pronat publike dhe private</u>	-
<u>Tendencat e zhvillimit të territorit</u>	-





<b>SISTEMI BUJQËSOR</b>		<b>2033</b>
<u>Sip. Territor bujqësor</u>		3'571.35 ha
<u>Sip. Territor bujqësor primar (Boniteti I-IV)</u>		3'571.35 ha
<u>Sip. Territor bujqësor dytësor (Boniteti V-X)</u>		
<u>Sip. Territor bujqësor me sistem ujitjeje</u>		64 ha
<u>Sip. Territor bujqësor pa sistem ujitjeje</u>		3'507.35 ha
<u>Sip. T. Pafryt</u>		st. 7.6 ha
<b>SISTEMI UJOR</b>		<b>2033</b>
<u>Ujëra tokësore</u>		638.65 ha
<u>Ujëra Bregdetare (km<sup>2</sup>)</u>		-
<b>SISTEMI INFRASTRUKTURE</b>		<b>2033</b>
<u>Rrugë kombëtare</u>		12 km
<u>Rrugë interurbane</u>		34.1 km
<u>Rrugë urbane parësore</u>		-
<u>Hekurudha</u>		24 km
<u>Porte</u>		-
<u>Aeroporte</u>		-
<u>Gazdote</u>		11.365 km
<u>Elektrodote</u>		187.264 km
<u>Ujësjiellës/ Kanalizime</u>		71.9 km/ 175.3 km



<b>SISTEMI NATYROR</b>	<b>2033</b>
<u>Sip. e përgjithshme</u>	2'742.15 ha
<u>Sip. pyjore</u>	2'546.63 ha
<u>Sip. Kullota</u>	180.41 ha
<u>Sip. të gjelbra (km<sup>2</sup>)</u>	15.11 ha
<u>Zona të mbrojtura sipas legjislacionit të posaçëm</u>	-



nga autostrada te hekurudha, te rrugët lokale dhe shtigjet këmbësore. Analiza dhe hartëzimi i këtij sistemi dëshmon për llojshmërinë e gjerë të mjeteve të lëvizjes dhe përshkueshmërinë e mundshme në gjithë territorin, nëpërmjet pranisë së një rrjeti të shpërndarë të rrugëve të shtruara dhe të pashtuara. Elementet e këtij sistemi përfaqësojnë një aset të veçantë për ta interpretuar territorin si një park dhe rrjedhimisht si një rajon gjerësisht të depërtueshëm nëpërmjet mjeteve të ndryshme të transportit. Një synim themelor i PPV-së është riorganizimi dhe përmirësimi i rrjetit aktual të lëvizjes përtej qëllimit të tij të thjeshtë logjik. Sistemi infrastrukturor përmban edhe infrastruktura të tjera si shërbime të furnizimit me energji elektrike dhe të mbetjeve urbane.

### 3.2 Ndarja e territorit në njësi strukturore

I gjithë territori bashkiak është ndarë në mënyrë të kujdesshme në njësi strukturore, mbi bazën e dispozitave ligjore përkatëse të cilat përcaktojnë si njësi strukturore “ndarjen më të vogël të territorit për qëllime zhvillimi, e cila përcaktohet gjatë procesit të planifikimit” (VKM 686, 22.11.2017 “Për miratimin e rregullores së planifikimit të territorit”, neni 77, pika 1). Procesi i ndarjes së territorit në njësi strukturore ka marrë në konsideratë faktorë dhe parametra të ndryshëm dhe mund të përmbledhet si më poshtë:

1. Përgjithësisht zonat urbane janë ndarë në njësi strukturore me përmasa të pandryshuara, midis 4-5 ha për të thejstuar zhvillimin e PDV-së; zonat rurale dhe bujqësore përgjithësisht janë ndarë në njësi strukturore me përmasa të pandryshuara midis 3-8 ha.
2. Njësitë strukturore janë nën-ndarë duke marrë në parasysh funksionin kryesor të secilës prej tyre dhe duke shmangur bashkëjetesën e programeve të papërputhshëm brenda të njëjtës njësi strukturore; përjashtimi kryesor i dallueshëm nga ky rregull përfaqësohet nga zonat e afërsisë me funksion bujqësor dhe banimi (të ashtuquajturat zonat e afërsisë), ku bashkëjetesa nuk konsiderohet e papajtueshme por, përkundrazi, tipar i veçantë pozitiv i territorit. Analiza e detajuar më sipër e përdorimit të tokës, e zhvilluar gjatë fazës analitike të procesit të hartimit të PPV-së, ka qenë me rëndësi të veçantë për të përcaktuar struktura homogjene të përdorimit të tokës në brendësi të secilës njësi strukturore të propozuar.
3. Kufijtë e secilës njësi strukturore janë gjurmuar në vijim të pranisë së elementeve ekzistues natyror dhe artificial të territorit, si rrugët, hekurudhat, kanalet, lumenjtë, burimet ujore, etj.; gjithashtu, kufijtë janë përcaktuar duke ndjekur trajektoren e rrugëve të projektuara apo gjurmëve të tjera territoriale



dhe duke marrë në konsideratë praninë e zonave të detyrueshme mbrojtëse “tampon”.

4. Njësitë strukturore janë përcaktuar duke marrë në konsideratë parametra të rëndësishëm të urbanizimit si dendësia e ndërtimit, koeficienti i shfrytëzimit të truallit dhe lartësia e ndërtesës; gjithashtu, është bërë edhe një lexim arkitektonik i territorit në mënyrë që çdo njësi strukturore të karakterizohet nga tipologji të njëjta hapësinore dhe nga prania e ndërtesave të së njëjtës periudhë historike; ekzistenca e vlerave të veçanta të trashëgimisë historike brenda të njëjtës njësi strukturore është përcaktuar për të siguruar aplikimin e niveleve koherente të mbrojtjes në të gjithë njësinë strukturore.

### 3.3 Përdorimi i tokës sipas pesë Sistemeve Territoriale

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

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

- Kategori bazë
  - a. “Banim (A)” përfshin territore dhe struktura ku kryhen funksione dhe aktivitete të banimit.
  - b. “Shërbime (S)” përfshin territore dhe struktura ku kryhen funksionet dhe aktivitetet e shërbimeve tregtare, akomoduese dhe zyra.
  - c. “Industri ekonomi (IE)” përfshin territore dhe struktura ku kryhen funksionet dhe aktivitetet e industrisë së lehtë e të rëndë, si dhe funksione ekonomike komplekse.
  - d. “Institucione (IS)” përfshin territore dhe struktura ku kryhen funksionet dhe aktivitetet e administrimit publik, shërbimeve publike, sociale, diplomatike, financiare dhe fetare.
  - e. “Arsim (AS)” përfshin territore dhe struktura ku kryhen funksionet dhe aktivitetet e arsimit në të gjitha nivelet: parashkollor, i ulët, i mesëm dhe i lartë, sipas legjislacionit përkatës.
  - f. “Shëndetësi (SH)” përfshin territore dhe struktura ku kryhen funksionet dhe aktivitetet e shërbimit ambulator dhe spitalor, sipas legjislacionit përkatës.



- g. “Aktivitete shoqërore dhe argëtimi (SHA)” përfshin territore dhe struktura në shërbim të aktiviteteve kulturore e sportive, parqe dhe hapësira publike.
- h. “Monumente kulturore (M)” përfshin territore dhe struktura, pjesë të trashëgimisë kulturore dhe historike.
- i. “Varreza (V)” përfshin territoret dhe strukturat në shërbim të varrezave.
- j. “Infrastrukturë transporti (INT)” përfshin infrastrukturat e transportit rrugor, hekurudhor, ujor, ajror dhe multimodal; rrjetet e përbëra nga linjat, stacionet dhe struktura të tjera në shërbim të tyre.
- k. “Infrastrukturë e ujësjellës - kanalizimeve (IUK)” përfshin rrjetet dhe strukturat në shërbim të furnizimit me ujë, kanalizimeve dhe trajtimit të ujërave të zeza.
- l. “Bujqësi (B)” përfshin tokat bujqësore me kultura të përhershme apo sezonale bujqësore, si dhe tokat djerrë, sipas legjislacionit përkatës.
- m. “Infrastrukturë bujqësore (IB)” përfshin infrastrukturën në shërbim të aktivitetit bujqësor që mundëson vaditjen dhe kullimin e tokave bujqësore.
- n. “Ekonomi bujqësore (EB)” përfshin strukturat dhe infrastrukturat në funksion të ekonomisë bujqësore e blegtorale, si dhe shërbimet e agroturizmit.
- o. “Bujqësi - Banim (BA)” përfshin banimin në funksion të aktivitetit bujqësor.
- p. Tokë natyrore (N)” përfshin territoret natyrore, si: pyje, kullota, livadhe, shkurre e të tjera, të paprekura nga aktiviteti njerëzor.
- q. Natyrë dhe argëtim (NAR)” përfshin territoret natyrore, infrastrukturat ekologjike në funksion të aktivitetit njerëzor në natyrë, si: parqe, plazhe, shtigje dhe strukturat në funksion të ekoturizmit.
- r. Ujëra (U)” përfshin të gjithë trupat ujorë: dete, laguna, kënetë, liqene, lumënj, përrenj e burime ujore, sipas legjislacionit përkatës

- **Kategori mikse**

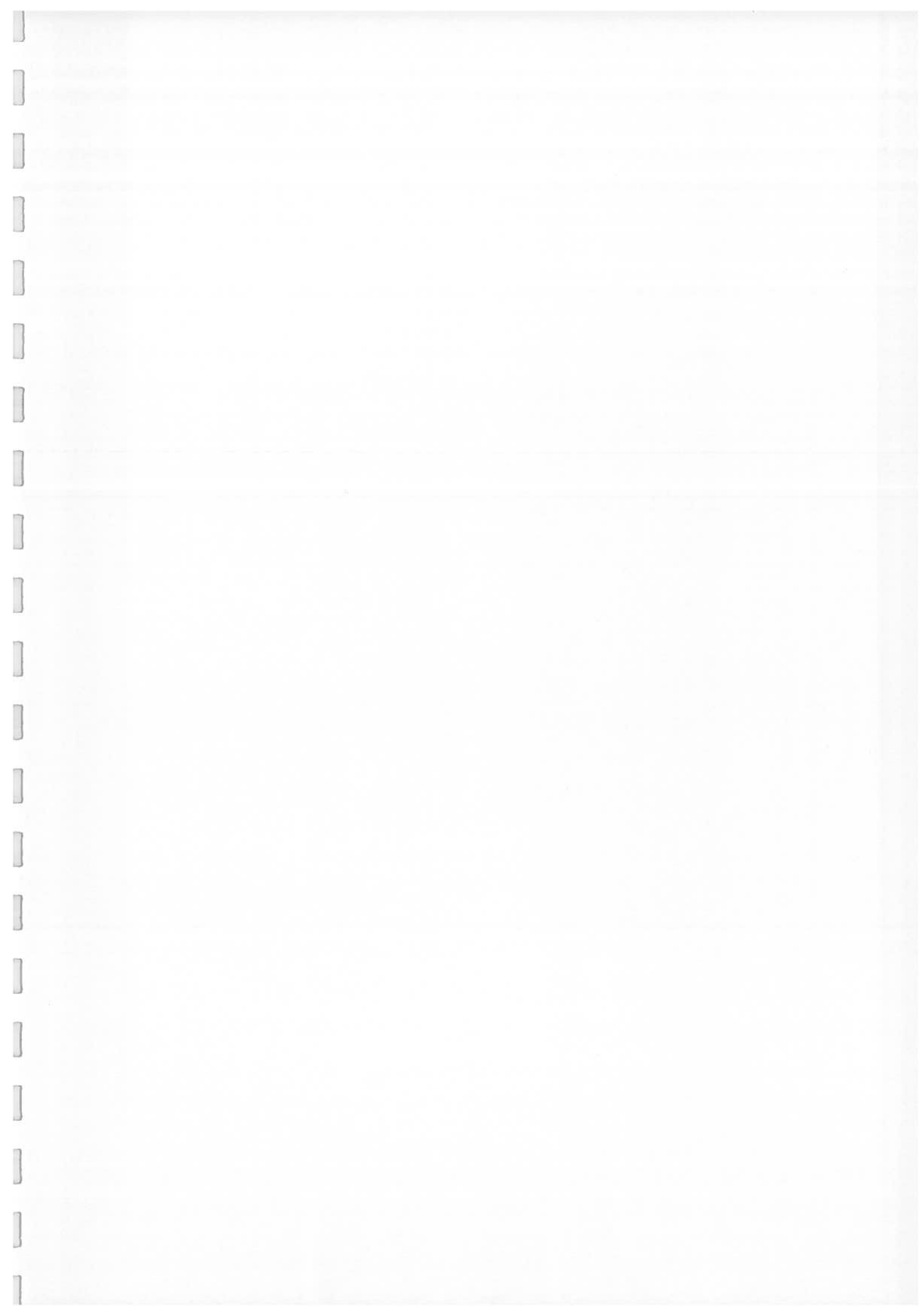
- a. **(A,S) - Banim dhe shërbime (tregtare);** Kjo kategori e përdorimit të tokës përqendrohet në përzjerjen e banimit me shërbime tregtare si zyra, dyqane, bare, zyra, restorante, supermarkete, ipermarkete, aktivitete të vogla prodhuese, tregtim me shumice dhe pakice, etj, brenda të njëjtës njësi ndërtimore. Synimi kryesor i kësaj kategorie të përdorimit të tokës është të mbështesë fleksibilitetin e të jetuarit dhe punuarit brenda të njëjtës strukturë;
- a. **(IE,S) – Industri, ekonomi dhe shërbime (tregtare);** Kjo kategori e përdorimit të tokës përqendrohet në përzjerjen e banimit me shërbime tregtare si zyra, dyqane, bare, zyra, restorante, supermarkete, ipermarkete, aktivitete të vogla prodhuese, tregtim me shumice dhe pakice, etj, brenda të njëjtës njësi ndërtimore. Synimi kryesor i kësaj kategorie të përdorimit të tokës është të mbështesë fleksibilitetin e të jetuarit dhe punuarit brenda të njëjtës strukturë;



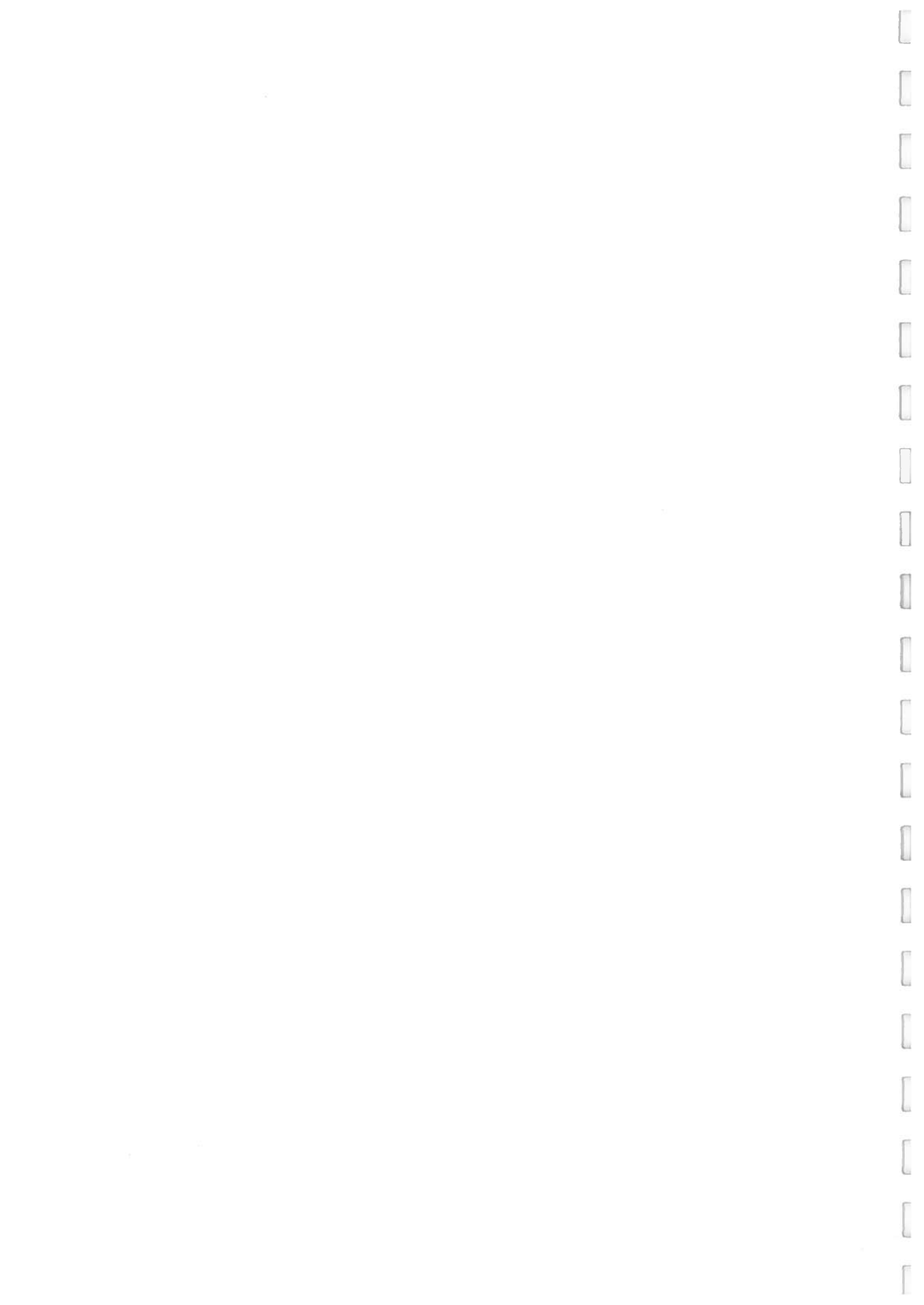
dorimit të tokës bazohet në përzierjen e funksioneve të banimit, atyre tregtare, dyqane, bare, zyra, restorante, supermarketet, ipermarketet, aktivitete të vogla prodhuese, panairë, tregtim me shumicë dhe pakicë, etj, brenda të njëjtës njësi ndërtimore. Qëllimi kryesor i kësaj tipologjie është të mbështesë fleksibilitetin e veprimtarive prodhuese brenda të njëjtave hapësira;

- a. **(IS,AS,SH) – Institucione, arsim dhe shëndetsi;** Kjo kategori e përdorimit të tokës përqëndrohet në përzierjen e përdorimeve të arsimit, shëndetsisë dhe institucioneve në territor.



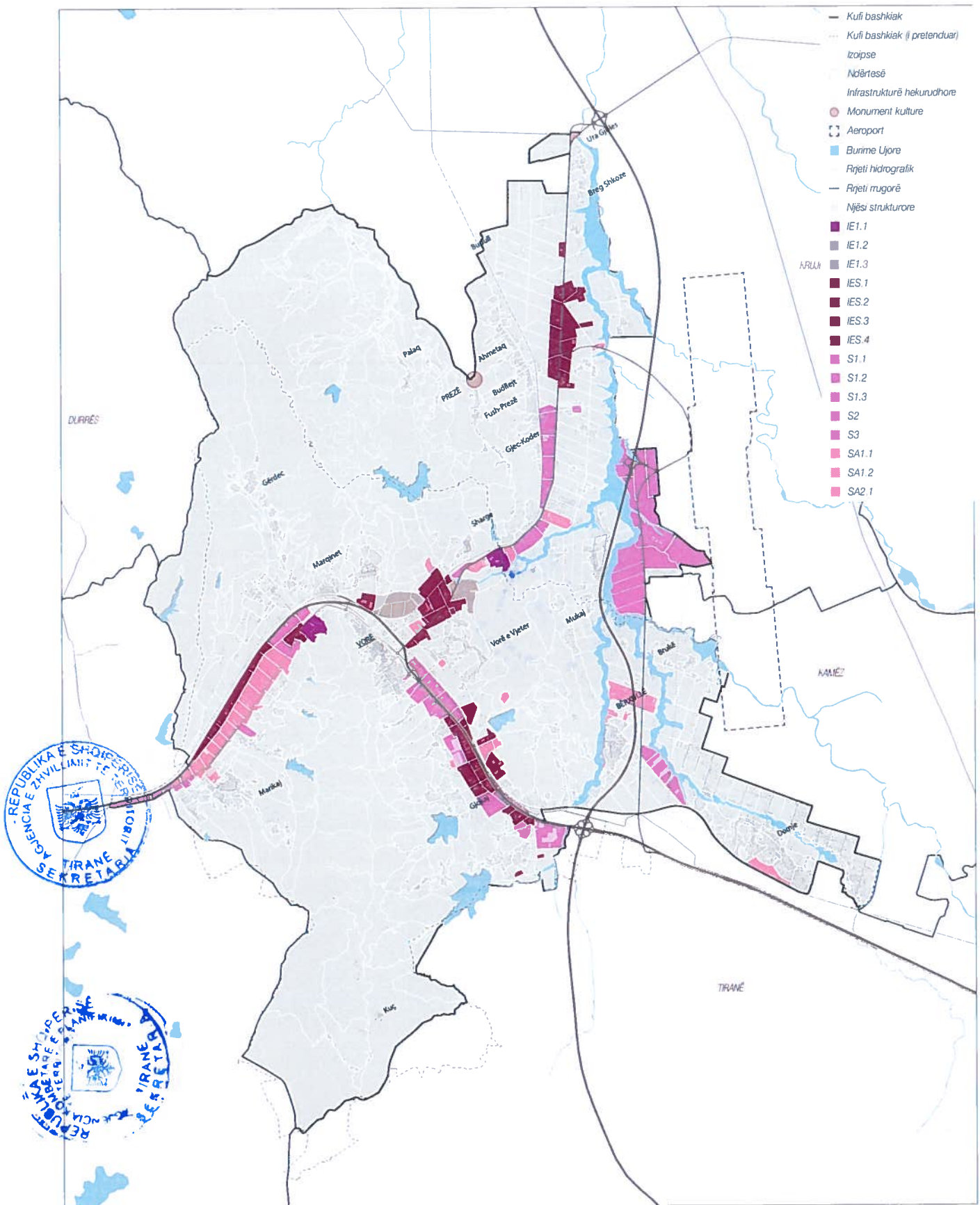






4 ZHVILLIMI URBAN





#### 4.1 Përcaktimi i zonave kryesore të zhvillimit ekonomik dhe atyre me prioritet zhvillimi urban

Objektivi kryesor i këtij paragrafi është të kontrollojë cilat janë zonat kryesore të zhvillimit ekonomik dhe urban për territorin e bashkisë së Vorës. Duke pasur parasysh se PPV dhe objektivat e saj strategjike në lidhje me zonat e banimit dhe ato ekonomike janë diskutuar në pjesë të ndryshme të raportit të mëparshëm, ky paragraf i dedikohet parashtrimit të atyre zonave ekzistuese të zhvillimit ekonomik dhe urban, që do të konsolidohen, dhe të zonave të reja të propozuara. Në të dyja rastet, qëllimi kryesor është të sigurohemi që këto zona janë përcaktuar qartë dhe që përcaktimi i tyre të kontribuojë në parandalimin e përhapjes së urbanizimit në territor. Duke konsoliduar zonat ekzistuese të banimit dhe prodhimit, është e mundur të rritet zhvillimi i ardhshëm i tyre. Ndërkohë që, në disa raste, qëllimi është të rihvillohen zonat industriale ekzistuese, si ato që ekzitojnë tashme përgjatë aksit të korridorit Durrës-Tiranë, në raste të tjera qëllimi është të krijohen zona të reja për shërbime si ato në afërsi të aeroportit të Tiranës.

##### *Zona të zhvillimit ekonomik*

- *Marikaj* —Kjo zonë ndodhet përgjatë autostradës Tiranë-Durrës dhe duhet të strehojë veprimtari të prodhimit dhe tregtare.
- *Vorë* — Kjo zonë ndodhet përgjatë rrugës që, nga Vora shkon drejt veriut, dhe duhet të strehojë veprimtari logjistike dhe tregtare falë afërsisë me doganen shqiptare aktuale.
- *Gjokaj* — Kjo zonë ndodhet përgjatë autostradës Tiranë-Durrës dhe duhet të strehojë shërbime të prodhimit të lehtë, shërbime tregtare dhe hapësira të mëdha për ekspozita/panaie.
- *Rinas* — Kjo zonë ndodhet pranë Aeroportit Ndërkombëtar të Tiranës. Në zonë gjendet një grumbull zyrash dhe një universitet. Zona mund të zhvillohet më tej dhe të strehojë shërbime administrative, edukimi dhe kërkimi shkencor, duke formuar një qendër multimodale dhe inovacioni.
- *Fushë-Prezë* është një zonë industriale ekzistuese përgjatë rrugës Tiranë-Durrës, që do të konsolidohet duke përfutur nga shumë zona të lira që janë të pranishme midis shërbimeve ekzistuese. Zona mund të zhvillohet më tej për të strehuar industrinë e lehtë dhe përpunuese dhe veprimtari tregtare.

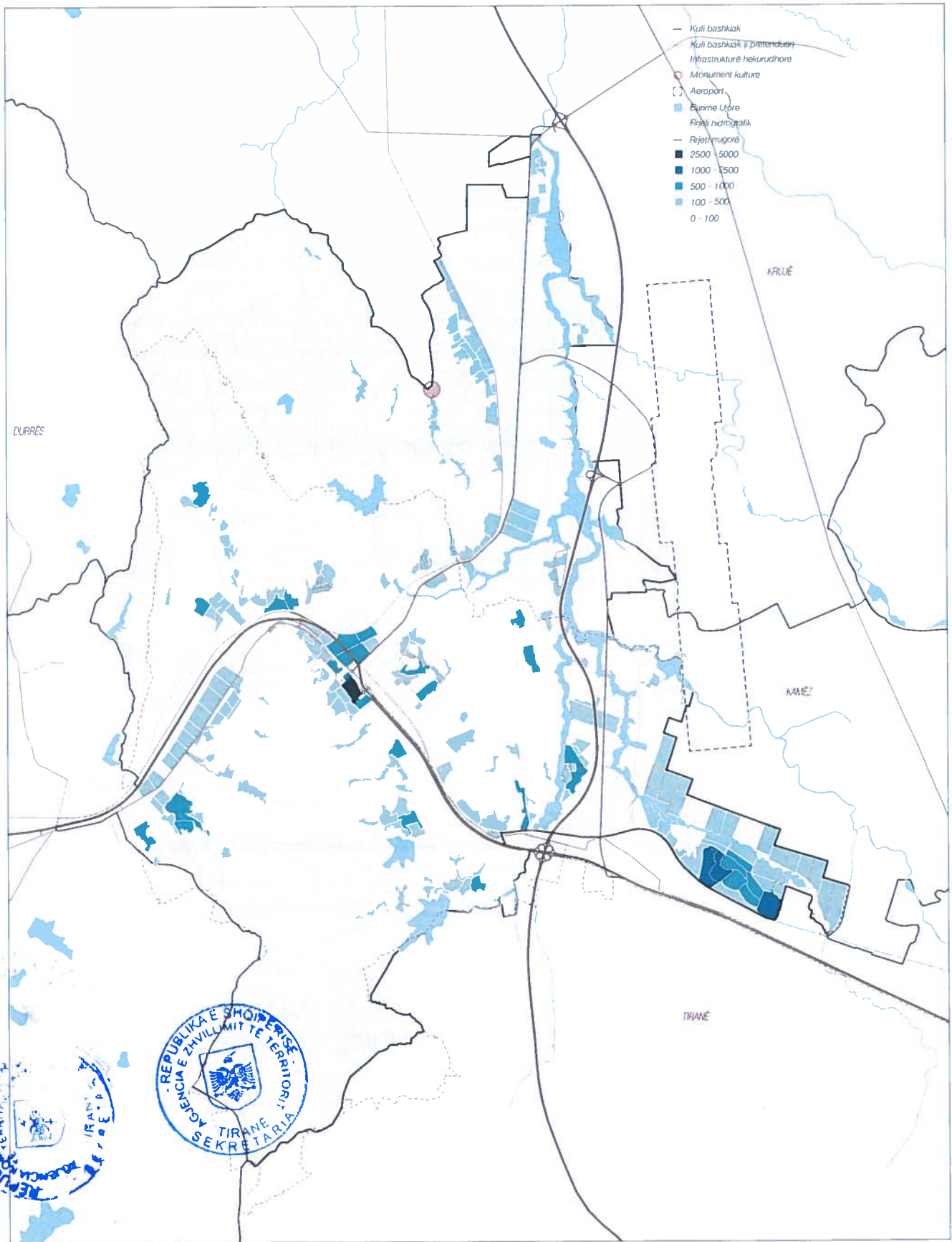
##### *Zona të zhvillimit urban*

- *Vorë qendër*— Duke zhvendosur autostradën, nga pozicioni aktual në rrugën dytësore, do të gjenerohet një zonë e re zhvillimi urban midis sheshit kryesor të Vorës dhe autostradës së zhvendosur.

(në faqen paraardhëse)  
Vorë: Sektorët e zhvillimit ekonomik







- *Domje* — Zona e Domjes është në afërsi të ngushtë me korridorin Tiranë-Durrës. Për këtë arye ne paraprijmë zhvillimin e zonës për qëllim banimi. Ky zhvillim konsiston në konsolidimin e strukture ekzistuese urbane dhe dendësimin e mëtejshëm të saj.

#### 4.2 Parashikimi demografik dhe shpërndarja e popullsisë

Gjatë fazës analitike të projektit është zhvilluar një analizë e kujdesshme demografike e territorit të Bashkisë së Vorës. Edhe pse është e vështirë, për shkak të pamjaftueshmërisë së të dhënave, për të bërë projeksione demografike përtej 2021, të dhënat në tabelën e mëposhtme mund të konsiderohen vlerësim i vërtetë i projeksionit demografik të 2031 për territorin e Bashkisë së Vorës.

Edhe pse rritja e përgjithshme mesatare e popullsisë në bashkinë e Vorës është afërsisht

Komunë/Bashki	Popullsia 2011	Popullsia 2031	Diferencat e popullsisë 2011/2031	Familje të reja 2031
BERXULLE	9883	15683	5800	1433
PREZE	4727	5345	618	164
VORE	10901	10235	-666	-174
<b>Bashkia VORE</b>	<b>25511</b>	<b>31263</b>	<b>5752</b>	<b>1422</b>

7%, një rritje e tillë është përqendruar vetëm në njësinë administrative të Bërxullës (me një përqindje të rritjes që pritet të jetë 41%) dhe Prezës (me rritje që pritet të jetë 9%). Njësitë administrative të Vorës pritet të vazhdojnë me humbjen e popullsisë edhe në vitet që do të vijnë. Sipas këtyre figurave, është bërë një vlerësim i nevojës për strehim për të vetmet njësi administrative të territorit të bashkisë të cilat janë në rritje.

Bashkia VORE	Stoku i banesave (m <sup>2</sup> )	Sezonale (%)	(m <sup>2</sup> )	Bosh (%)	(m <sup>2</sup> )	Banesa në përdorim (%)	(m <sup>2</sup> )	Pop 2016	m <sup>2</sup> /person	Pop 2031	Nevoja (m <sup>2</sup> )	(if 10%)	40m <sup>2</sup> pp	(if 5%)	40m <sup>2</sup> pp
BERXULLI	563,214	3%	16,896	6%	33,793	91%	512,525	11,092	46	15683	183,640	0	0	5,632	141
PREZE	282,415	4%	11,297	23%	64,960	73%	206,178	4874	42	5345	18,840	36,717	918	50,838	1,271
VORE	709,162	7%	49,641	35%	177,291	68%	482,230	10731	45	10235	-19,840	106,374	2,659	141,832	3,546
<b>TOT</b>								<b>26697</b>		<b>31263</b>					

Për të llogaritur nevojën për banim, është e rëndësishme të merren parasysh disa faktorë. Veçanërisht për Bashkinë Vorës, është e dukshme për çdo vëzhgues se stoku aktual i banesave nuk është plotësisht i zënë. Një pjesë e vogël e tij përdoret në mënyrë stinore (si shtëpi të dyta ose si shtëpi pushimi gjatë stinës së verës, me përqindje që ndryshon midis 3% dhe 7%, ndërkohë që një tjetër pjesë është thjesht bosh (me një mesatare prej rreth 15 % të ndërtesave të lira në nivel bashkiak). Veçanërisht kjo pjesa e fundit ka rëndësi të veçantë, pasi kjo sasi është më e madhe se mesatarja Evropiane dhe konsiderohet mbi kufijtë e një mjedisi të shëndetshëm urban - ku ndërtesat bosh vlerësohet të jenë 6-8% e stokut të përgjithshëm të ndërtesave. Vlera e ndërtesave të lira është of 6 % në rastin e Bërxullës dhe nevoja për strehim, e vlerësuar në m<sup>2</sup> në raport me rritjen e pritshme të popullsisë për të njëjtën njësi lokale, është 183.000m<sup>2</sup> banim. Në rastin e Prezës, vlera e ndërtesave të lira është 23%. Në mënyrë interesante, kjo sasi mund të jetë shumë më e ulët nëse nevoja mund të plotësohej me sasinë e banesave që do të bëheshin

(në faqen paraardhëse)  
Vorë: Rritja e popullsisë





të disponueshme nga pakësimi i sasisë së vendeve të lira, në një vlerë afërsisht 10%. Në këtë rast, nevoja do të plotësohet duke përdorur ndërtesat e lira të pranishme.

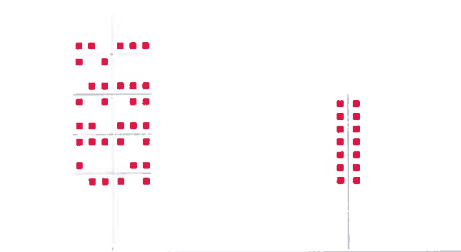
#### 4.3 Tipologjia e propozuar hapësinore dhe metodat e ndërhyrjes në territor

Kemi identifikuar 4 kategori kryesore të strukturave të vendbanimeve:



*Lineare*

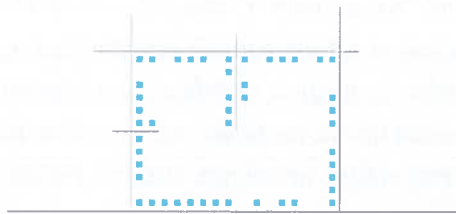
Shtëpitë një ose dy-familjare janë ndërtuar përgjatë rrugës kryesore, me ndërtesa të vendosura afër kufirit të parcelës. Në disa raste, shtëpitë formojnë një fshat. Megjithatë, nuk është gjithmonë e qartë se ku fillon dhe ku mbaron vendbanimi. Këto vendbanime shpesh nuk kanë asnjë formë të hapësirës publike.



*Cul-de-sac (qorrsokak)*

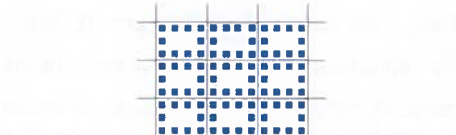
Shtëpitë ndodhen në rrugën dytësore, me vetëm një hyrje/dalje. Shumica e shtëpive janë një ose dy-familjare. Këto tipologji hapësinore vuajnë mungesën e hapësirës publike





*Blok me dendësi të ulët*

Në këtë tipologji hapësinore, ndërtesat ndodhen përgjatë rrugës dhe kështu formojnë një bllok të madh, kryesisht të zbrazët në brendësi. Pavarësisht se vendbanimi i përngjan morfologjisë së një blloku, dendësia e ulët e ndërtesave dhe parcelat e shumta të lira e bëjnë këtë bllok jo mjetueshëm të dendur.



*Blok me dendësi të lartë*

Ky bllok është tipik i pëlurës së dendur urbane që mund të gjendet në qytete. Çdo bllok zihet nga ndërtesa me lartësi mesatare dhe të lartë, të cilat janë ndërtuar si në perimetër të bllokut ashtu edhe në brendësi të tij. Për këtë arsye, blloku ndahet nga struktura rrugësh 'dytësore', që e lejojnë bllokun të jetë me mundësi për t'u zënë. Si rezultat, hapësirat e lira janë shpesh të paarritshme dhe, në disa raste, të braktisura midis ndërtesave që nuk kanë marrëdhënie me këto hapësira.



Në këtë pragraf përshkruhen shkurtimisht katër metodat kryesore të ndërhyrjes në territor. Këto katër metoda kryesore mund të plotësohen nga kombinimi i mundshëm i tyre, siç thuhet edhe në rregulloren e bashkisë. Katër metodat kryesore të ndërhyrjes janë:

- *Rizhvillim*— termi “Rizhvillim” ka të bëjë me një seri veprimesh në procesin e planifikimit, që prekin njësitë strukturore me dendësi mesatare-të lartë banimi dhe ka si qëllim kryesor rivlerësimin e parametrave të rëndësishëm të zhvillimit të njësive strukturore në fjalë dhe shndërrimin e strukturave ekzistuese urbane.
- *Konsolidim* — termi “Konsolidim” i referohet procesit të dendësimit të një njësie strukturore urbane (ose të një pjese të saj) karakterizuar nga urbanizim pjesor dhe nga karakteri kryesisht homogjen, në lidhje me përdorimin e tokës, me struktura të ndërtuara të të njëjtit tip dhe me funksione, përdorim dhe parametra planifikimi homogjene të një prej njësive strukturore të afërta. Në këto raste, kur respektohen kushtet e mësipërme, konsolidimi lejohet pa nevojën e një PDV-je, me kusht që treguesit e zhvillimit për parcelën apo grupin e parcelave të mos tejkalojnë të njëjtat vlera zhvillimi për rrethimin e objekteve dhe të respektojnë udhëzimet ligjore që lidhen me distancat.
- *Mbrojtje* — termi “Mbrojtje” ka të bëjë me veprimet e planifikimit, duke pasur si qëllim kryesor mbrojtjen e trashëgimisë urbane, ekonomike dhe sociale dhe vlerave historike, kulturore dhe mjedisore duke ndjekur udhëzimet e kësaj PPV-je dhe ligjet përkatëse shqiptare.
- *Ristrukturim/Rehabilitim* — termat “Ristrukturim/Rehabilitim” kanë të bëjnë me veprimet e planit, duke pasur si synim kryesor rivlerësimin e strukturës ekzistuese urbane dhe të hapësirës publike dhe të mos ndryshojë kategoria e përdorimit të tokës, struktura, funksionet dhe parametra të tjerë të planifikimit. Procesi i ristrukturimit dhe rehabilitimit ka si qëllim kryesor rivlerësimin e tipologjive hapësimore ekzistuese, të përdorimeve bujqësore, të kushteve natyrore duke ruajtur karakterin aktual dhe duke mbështetur zhvillimin ekonomik të territorit



1950

1951

1952

1953

1954

1955

1956

1957

1958

1959



# Tipologji hapësinore

## Tipologjitë e ndërtesave



*Shtëpi urbane historike*



*Shtëpi rurale historike*



*Shtëpi bashkëkohore 1 kat*



*Shtëpi bashkëkohore 2 kate*



*Shtëpi bashkëkohore 3 kate*



*Shtëpi bashkëkohore 4 kate*



Tipologji hapësinore  
Tipologjitë e ndërtesave



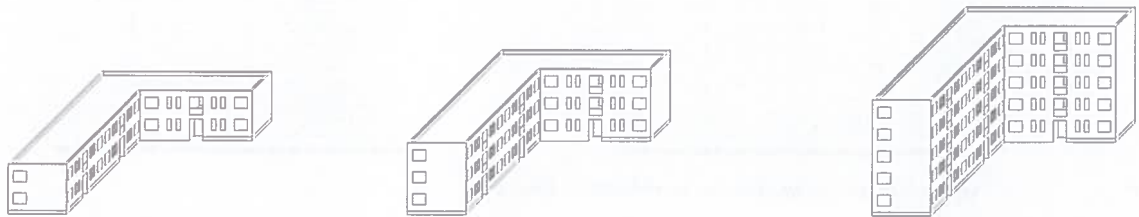
*Shtëpi nga koha socialiste*



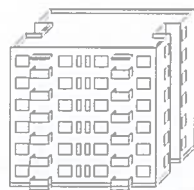
*Varg shtëpish nga koha socialiste*



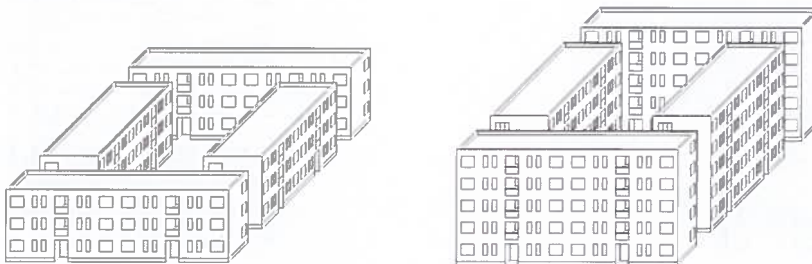
*Banesa socialiste - Lineare*



*Banesa socialiste - Lineare*



*Banesa socialiste - Të larta*

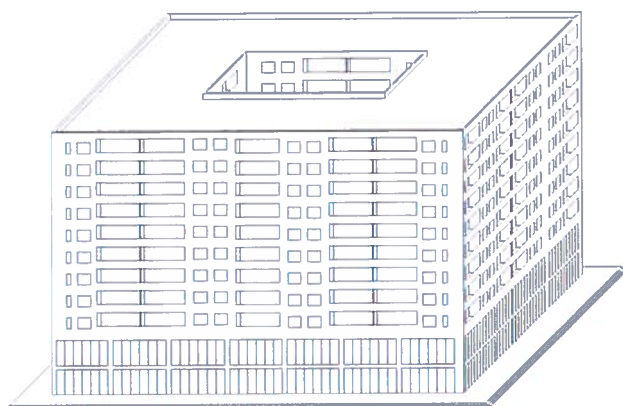


*Banesa socialiste - Të grupuara*

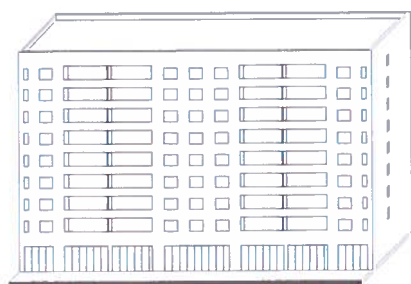




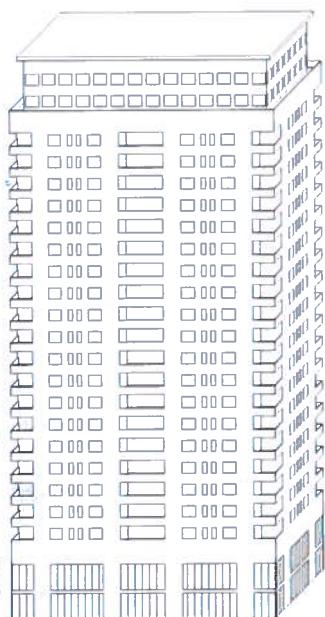
Tipologji hapësinore  
Tipologjitë e ndërtesave



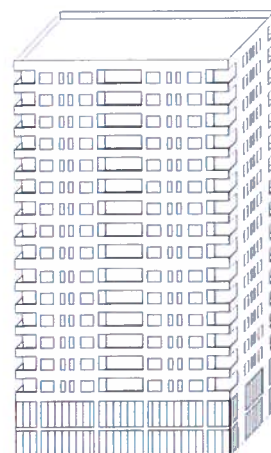
*Ngrwehinë për apartamente bashkohore - Bllok*



*Ngrwehinë për apartamente bashkohore- Lineare*



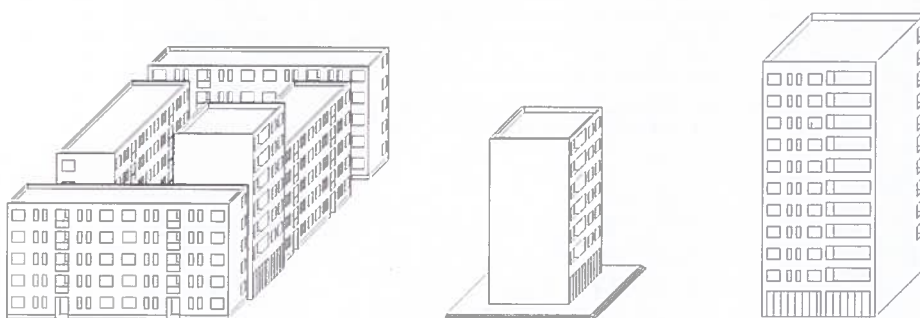
*Ngrwehinë për apartamente bashkohore - Të larta*



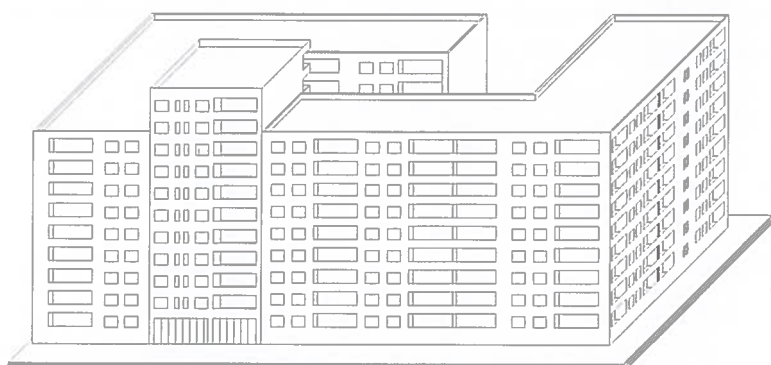
Tipologji hapësinore  
Tipologjitë e ndërtesave



*Shtesa në ndërtesa ekzistuese*



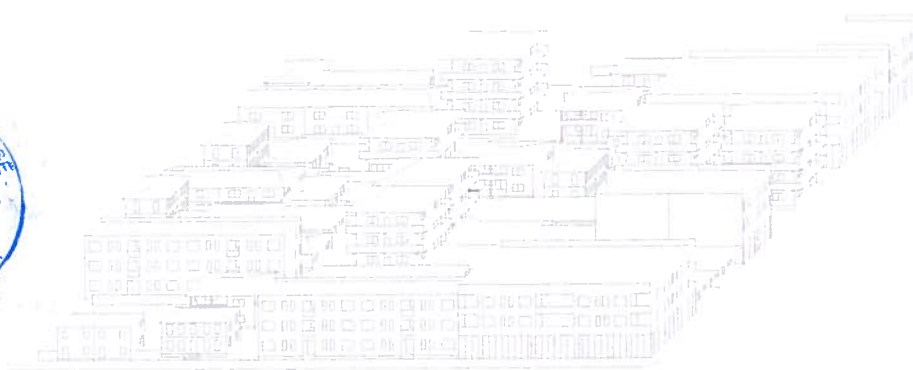
*Shtesa në ndërtesa ekzistuese*



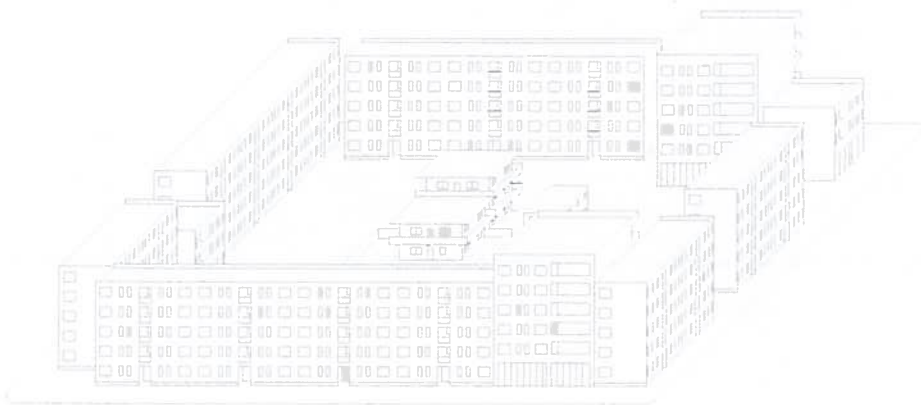
*Shtesa në ndërtesa ekzistuese*



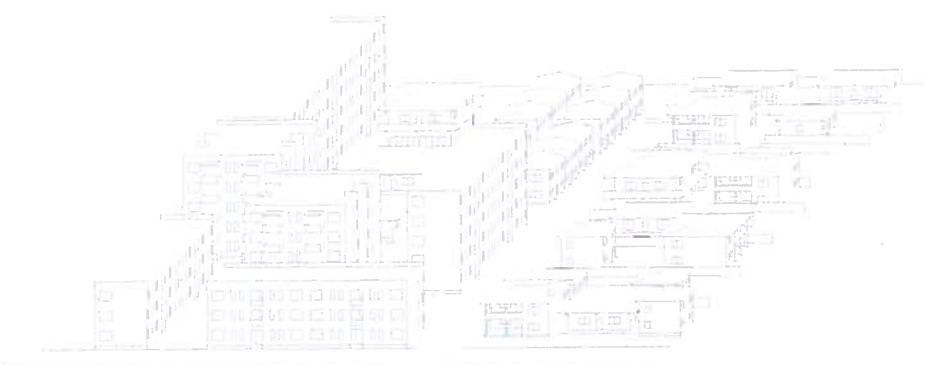
Tipologji hapësinore  
Bllok me dëndësi të lartë



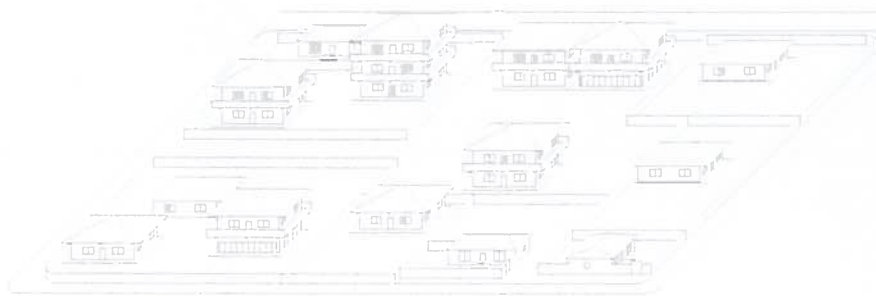
Tipologji hapësinore  
Bllok me dëndësi të lartë



Tipologji hapësinore  
Bllok me dëndësi të lartë

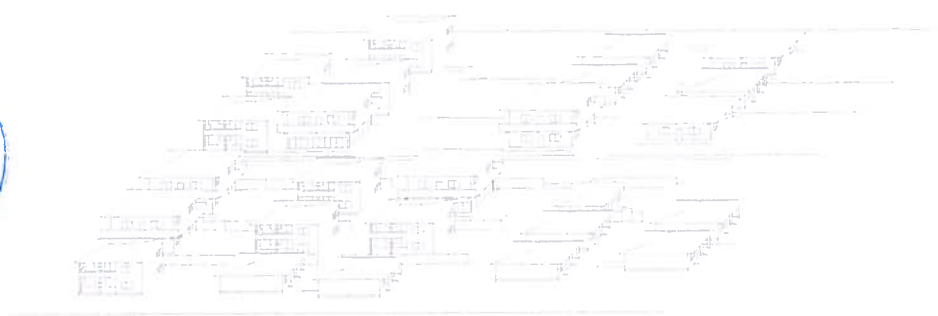


Tipologji hapësinore  
Bllok me dëndësi të lartë

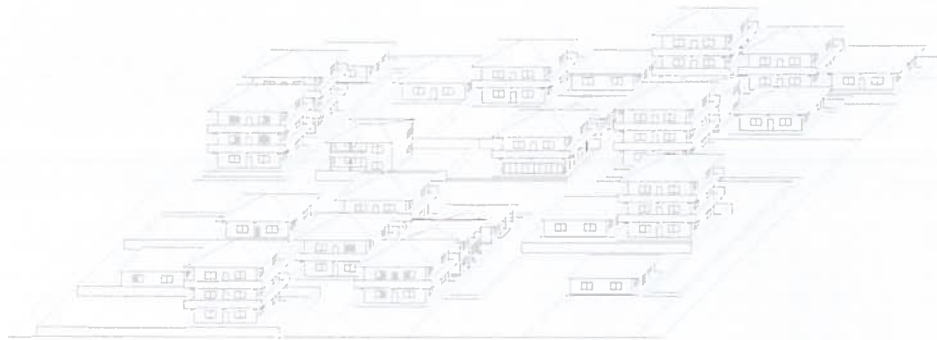




Tipologji hapësinore  
*Cul de sac(qorrsokak)*



Tipologji hapësinore  
*Cul de sac(qorrsokak)*

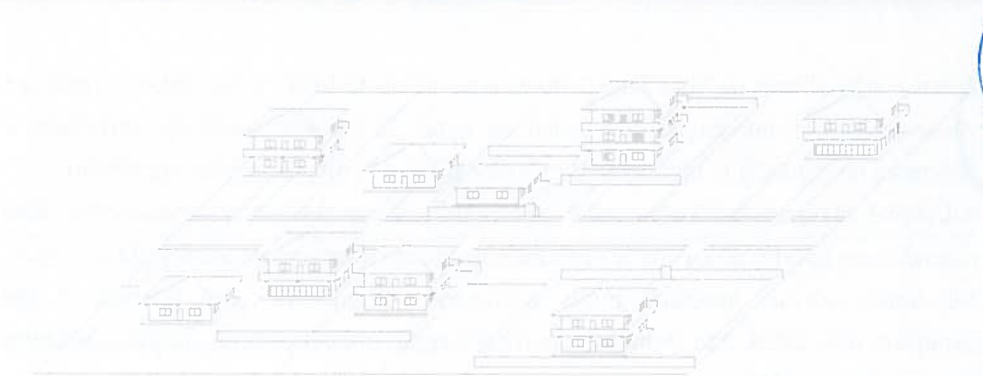
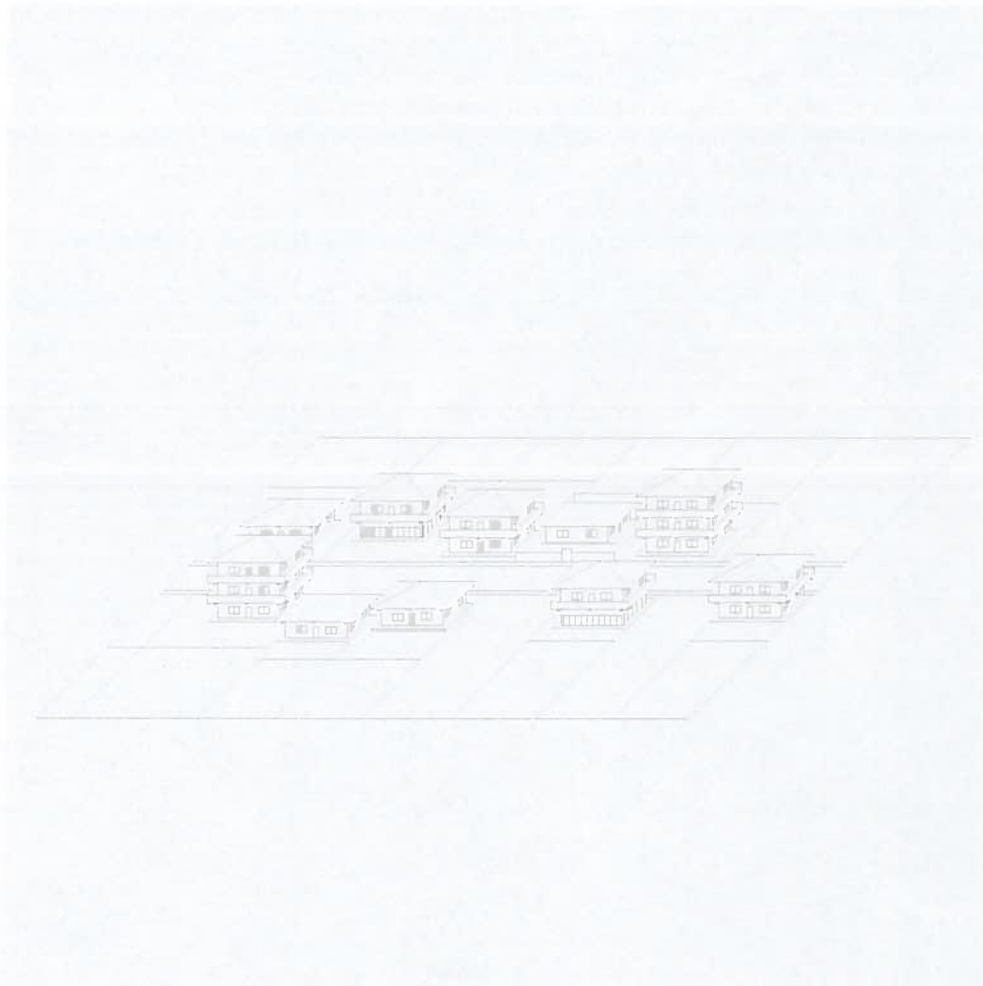


# Tipologji hapësinore

*Linear*



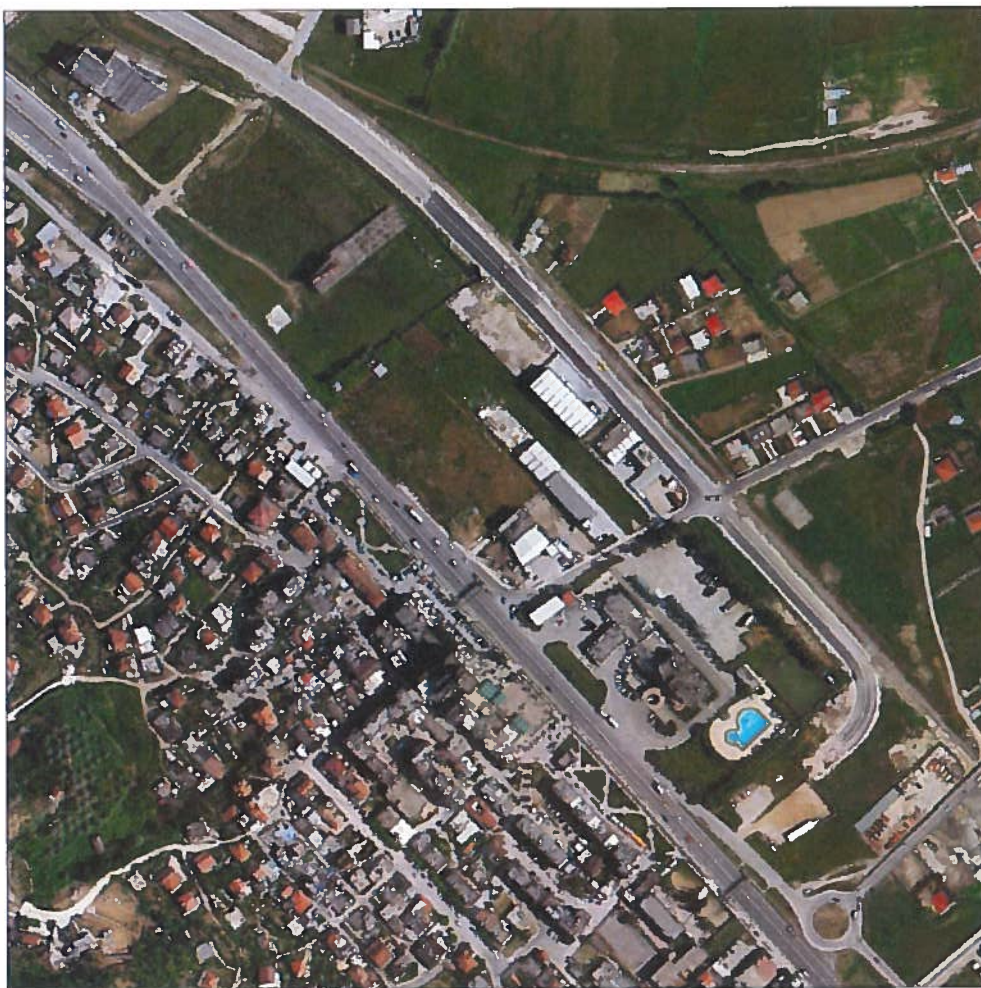
Tipologji hapësinore  
*linear*



## Banim

PDV Rizhvillimi i Vorës

1.0



Vorë



Zonat e rizhvillimit në Vorë janë 2 lloje: zona që do të bëhet e lirë duke zhvendosur vendndodhjen e autostradës dhe zonat në qytet, të karakterizuara nga strukturat e ndërtuara me dendësi të ulët, të cilat nuk janë pjesë e të njëjtës logjikë ndërtimore.

- Ndërkohë që e para është një zonë e zaptuar tashmë nga shërbime, e dyta është e zënë nga ndërtesa banimi në kushte të mjerueshme dhe me mungesë në infrastrukturën bazë.
- Në zonën urbane, hapësirat midis ndërtesave, ndonjëherë, janë interesante dhe paraqesin disa cilësi. Ato formojnë oborre të vegjël, të cilët ofrojnë momente pushimi nga ashpërsia e ndërtesave.





Banim  
PDV Rishvillimi i Vorës



Vorë



Vorë



Vorë





## Banim

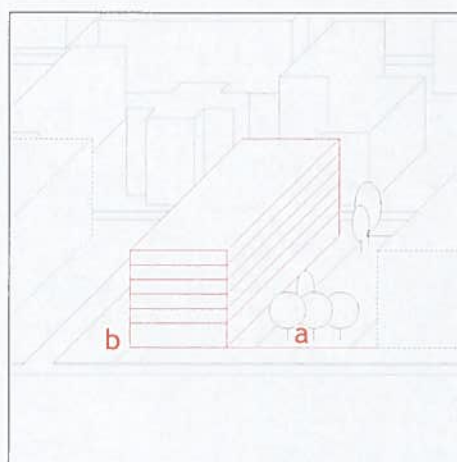
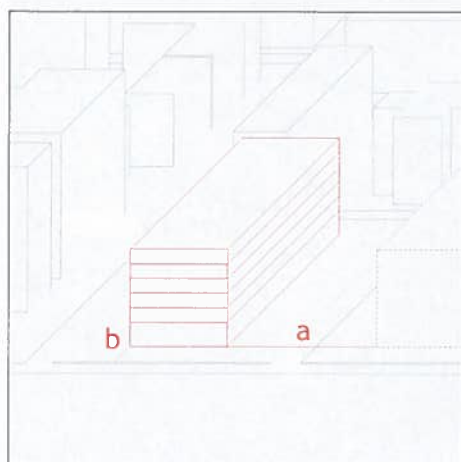
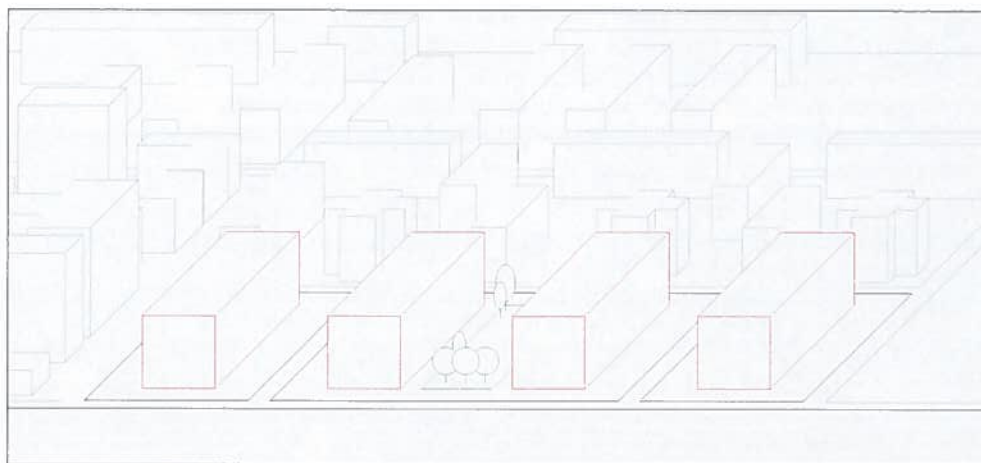
*PDV Rihvillimi i Vorës*



- Ndërhyrja propozon rihvillimin e zonës nëpërmjet një procesi prishjeje dhe rindërtimi. Një nga zonat do të mundësohet nga zhvendosja e autostradës Durrës-Tiranë. Pëlhura e re urbane është e dendur, megjithatë ajo e lejon hapësirën e lirë të strukturujë vendbanimin e ri. Hapësira e lirë midis ndërtesave bëhet strumbullari i rihvillimit, strukturimit të ndërtesave të reja dhe ofrimit të një momenti pushimi, nga përdorimi i dendur i parcelave, për pëlhurën e qytetit.
- Kati përdhe përbëhet nga shërbime dhe mjedise kolektive që mund të përfitojnë nga hapësirat e lira midis ndërtesave.



**Banim**  
*PDV Rizhvillimi i Vorës*



- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ndërhyrja :</li> <li>• Intensiteti maks. (m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>)</li> <li>• Nr. i kateve maks:</li> <li>• Lartësia maks. lejuar:</li> <li>• Ksht maks. i lejuar:</li> <li>• Minimumi i parcelës së ndërtueshme:</li> <li>• PDV:</li> </ul> | <p>Rizhvillim</p> <p>1.5</p> <p>5</p> <p>17,5 m</p> <p>35% Kshr 5% Kshp 30%</p> <p>-</p> <p>Po</p> |
|---|--|



## Banim

*Rigjenerimi i ngrehinave socialiste*



Vore



- Zona përbëhet nga objekte banimi dhe shërbimesh, të ndërtuara gjatë regjimit komunist. Në disa raste, këto ndërtesa janë njësi lineare shumë-katëshe, në raste të tjera ato janë ndërtesa më të vogla.
- Vendbanimet socialiste, zakonisht, kanë sasi të mira të hapësirave të lira dhe paraqesin një marrëdhënie të ekuilibruar midis hapësirës së ndërtuar dhe asaj të lirë.
- Hapësira e lirë, veçanërisht kur është publike, është në gjendje të mjerueshme dhe ka mungesë të mjediseve të përshtatshme për grumbullim. Përgjithësisht përdoret si parkim automjete.
- Shpesh, mungon mirëmbajtja e përshtatshme e ndërtesave.
- Si në zonat rurale ashtu edhe në ato urbane, morfologjia e vendbanimeve socialiste është në përputhje me peizazhin përreth. Ne e konsiderojmë këtë si cilësi të këtyre vendbanimeve.





Banim  
*Rigjenerimi i ngrëhinave socialiste*

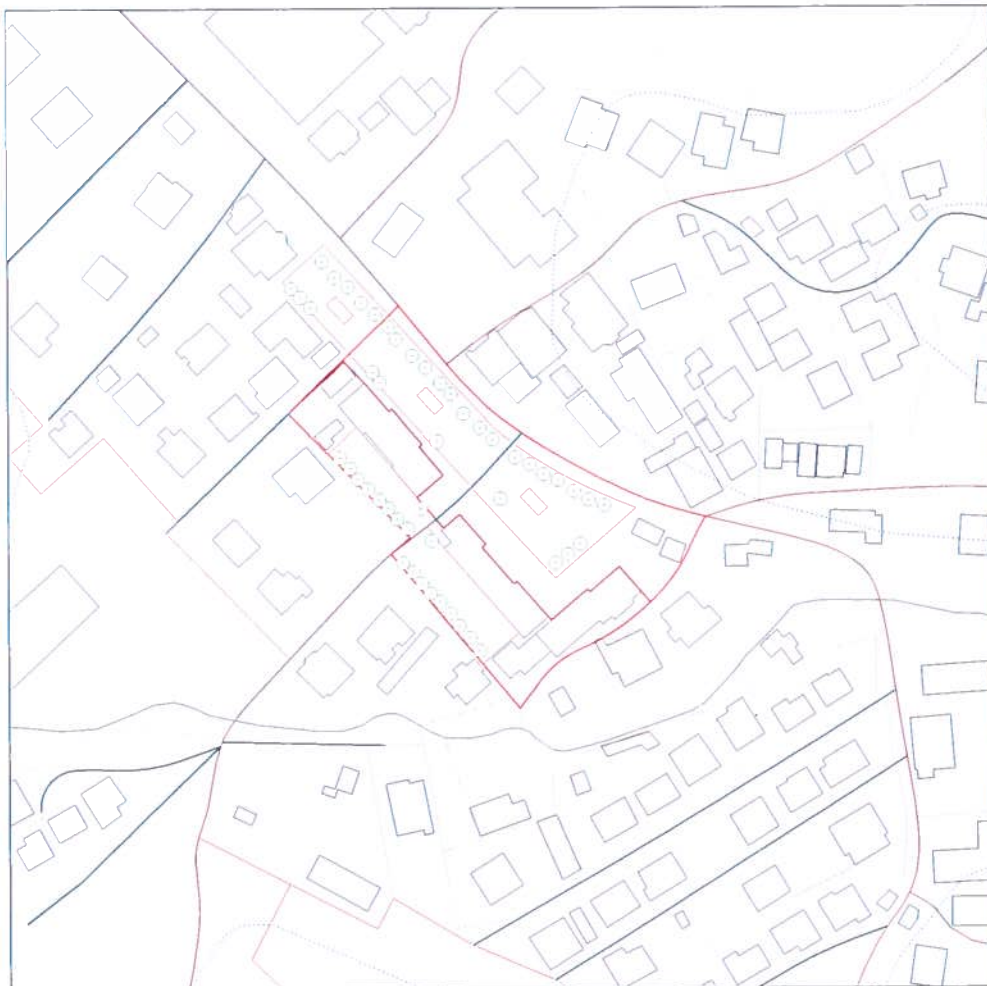


Marikaj



## Banim

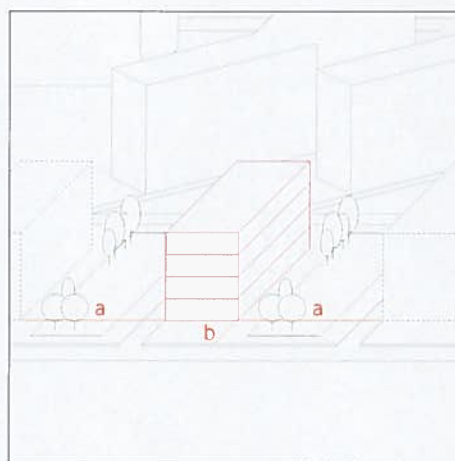
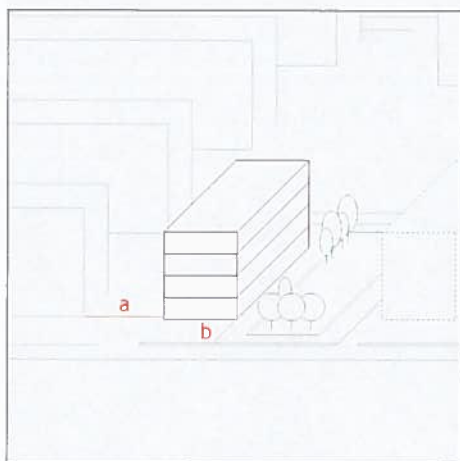
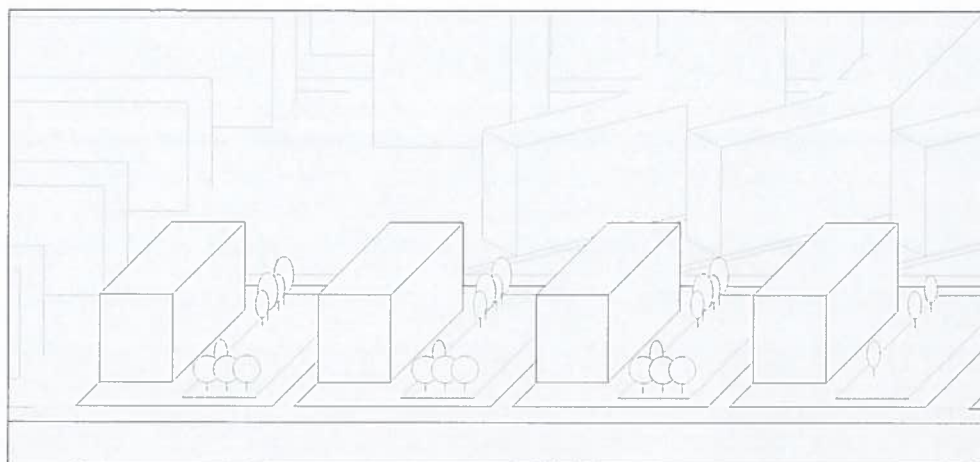
*Rigjenerimi i ngrahinave socialiste*



- Propozojmë të forcohet hapësira e lirë midis ndërtesave, duke ndërtuar pemë dhe duke shtuar sheshe lojërash dhe shërbime publike.
- Në vend që të jetë mbetje midis ndërtesave, hapësira e lirë duhet të bëhet elementi strukturues i vendbanimeve. Kufijtë midis hapësirës së ndërtuar dhe asaj të lirë duhet të saktësohen dhe të rregullohen, ndërkohë që hapësirat publike ekzistuese duhet të përforcohen dhe të bëhen më të dukshme.
- Një strukturë e qartë rrugësh kryesore dhe dytësore duhet të mundësojë arritshmërinë për në ndërtesa, pa rrezikuar zonat këmbësore.
- Ne propozojmë të rinovohen ndërtesat ekzistuese duke përmirësuar cilësitë ekzistuese dhe duke hequr shtesat e paligjshme që çënojnë harmoninë e ndërtesave të bllokut, veçanësisht ato që zgjaten drejt hapësirës publike.



**Banim**  
*Rigjenerimi i ngrehinave socialiste*



- |                                       |                      |
|---------------------------------------|----------------------|
| • Ndërhyrja :                         | Rigjenerim           |
| • Intensiteti maks. (m2/m2)           | 1.5                  |
| • Nr. i kateve maks:                  | 5                    |
| • Lartësia maks. lejuar:              | 17.5 m               |
| • Ksht maks. i lejuar:                | 35% Kshr 5% Kshp 30% |
| • Minimumi i parcelës së ndërtueshme: | -                    |
| • PDV:                                | Po                   |





## Banim

*Konsolidimi i Qendrës Rurale*



- Zona përbëhet nga vendbanime rurale të formuara kryesisht nga shtëpi një-familjre. Shumë nga këto shtëpi janë ndërtuar brenda parcelave të vogla toke përgjatë rrugës.
- Në vendbanimet më të dendura, parcelat e ndërtuara formojnë blloqe shtëpish. Në disa raste, shtëpitë janë të aksesueshme nga rrugë dytësore informale.
- Disa nga shtëpitë kanë përvetësuar një pemishte të vogël ose kopshte informale.
- Ka pak përputhje midis njësive të banimit dhe rrugës. Në të njëjtën kohë, rruga është i vetmi sistem rregullues që i jep formë këtyre vendbanimeve.
- Shpesh, nuk ka asnjë marrëdhënie midis shtëpive dhe territorit rural pranë tyre.



Banim  
Konsolidimi i Qendrës Rurale



Ahmetaq



Breg Shkoze



Gjokaj



Marikaj



Marqinet



Mukaj





## Banim

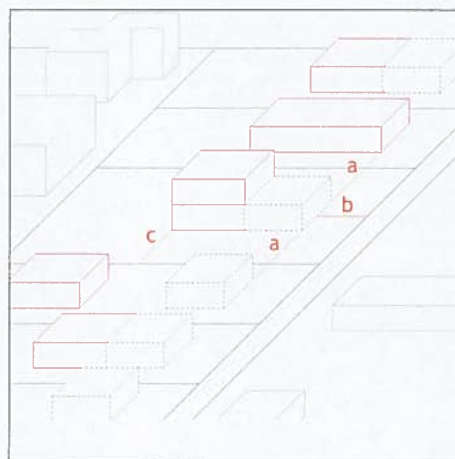
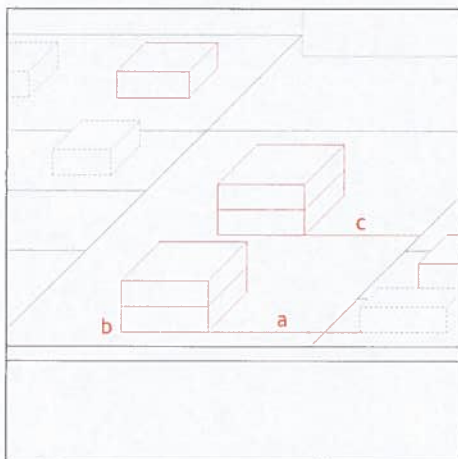
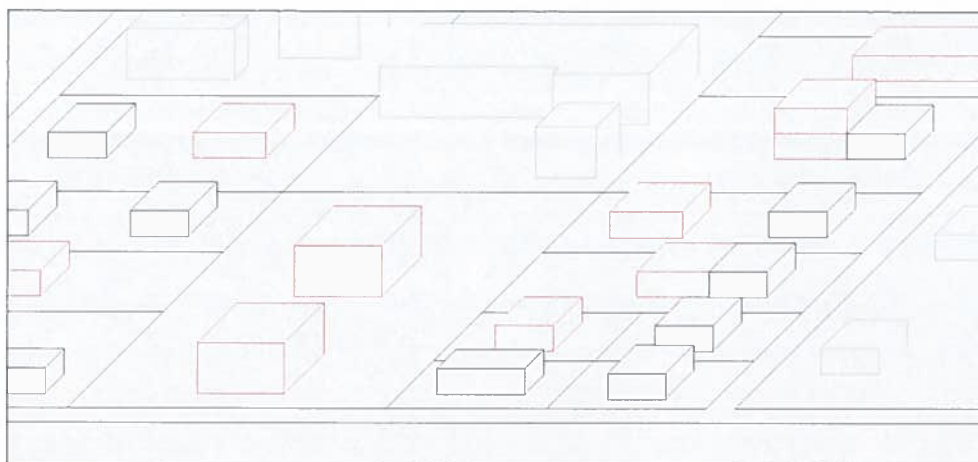
*Konsolidimi i Qendrës Rurale*



- Nërhyrja propozon dendësimin e vendbanimve ekzistuese duke i plotësuar ato.
- Nëse do të ketë veprimtari të reja ndërtimore ato duhet të mbahen brenda vendbanimeve ekzistuese, duke zhvilluar parcelat e lira përgjatë rrugës.
- Pronat ekzistuese mund të dendësohen brenda parcelave të tyre, duke e bërë më të përputhshme marrëdhënien midis hapësirës së ndërtuar dhe asaj të lirë.
- Aty ku është e mundur, duhet të ketë më shumë përputhje midis njësive të reja ndërtimore dhe territorit rural, veçanërisht për vendbanimet lineare.



**Banim**  
*Konsolidimi i Qendrës Rurale*



- |   |                    |
|---|--------------------|
| • Ndërhyrja :   | Konsolidim         |
| • Intensiteti maks. (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> ) | 0.6                |
| • Nr. i kateve maks:                                  | 2                  |
| • Lartësia maks. lejuar:                              | 6.5 m              |
| • Ksht maks. i lejuar:                                | 30%                |
| • Minimumi i parcelës së ndërtueshme:                 | 300 m <sup>2</sup> |
| • PDV:  | Jo                 |



## Banim *Fshatrat rural*



Marikaj

- Kjo tipologji hapësinore përbëhet nga vendbanime të krijuara kryesisht nga shtëpi një-katëshe, një-familjare. Shumë nga këto vendbanime u ndërtuan gjatë regjimit socialist.
- Fakti që këto ndërtesa janë një kat të larta i bën ato shumë të pëlqyeshme dhe në përputhje me peizazhin përreth.
- Në disa raste, parimi i organizimit të këtyre vendbanimeve është shumë i qartë, duke u dhënë atyre një formë të përcaktuar mirë.





Banim  
Fshatrat rural



Bërxullë



Marqinet

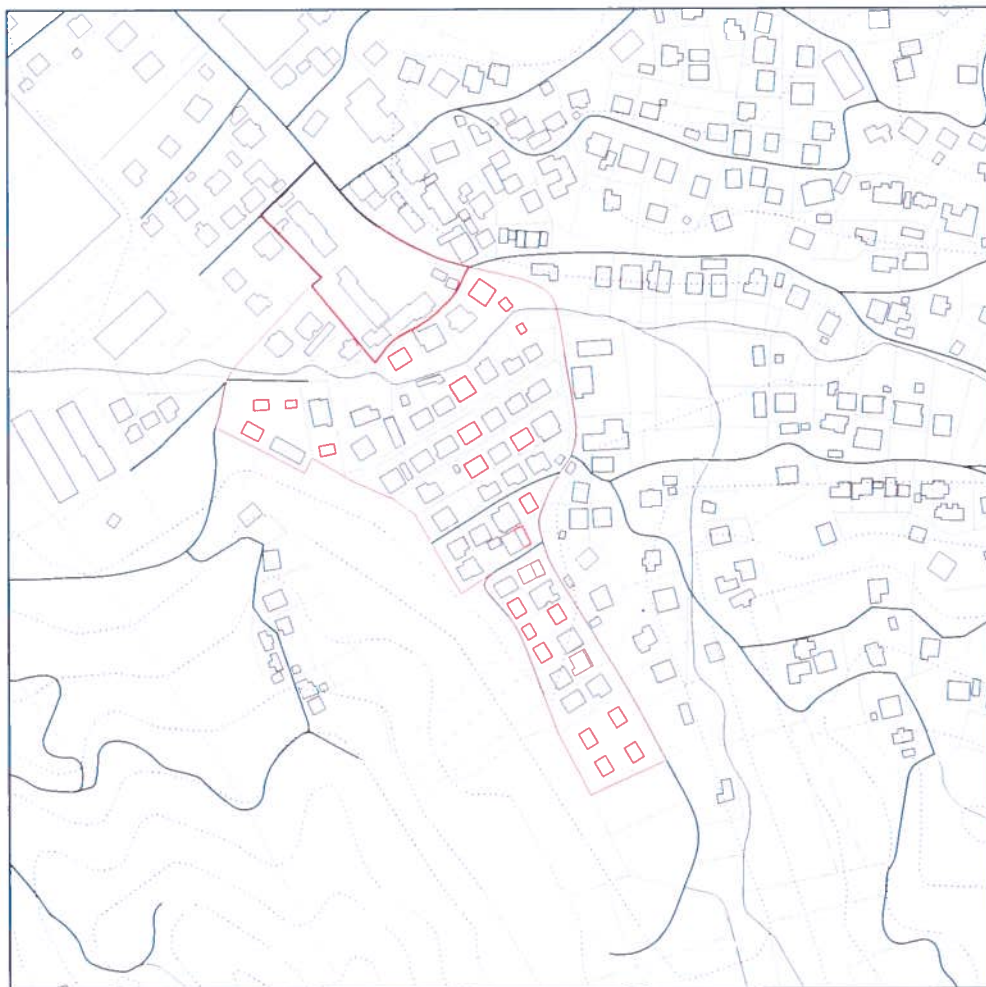


Shargë





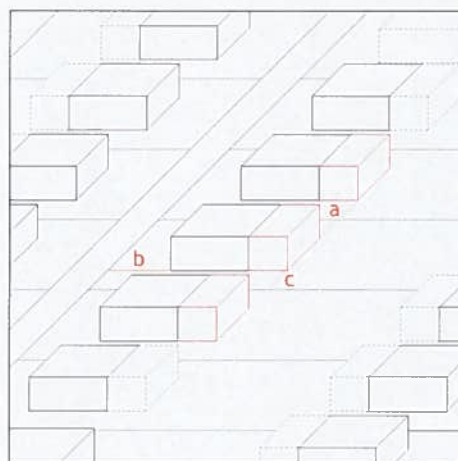
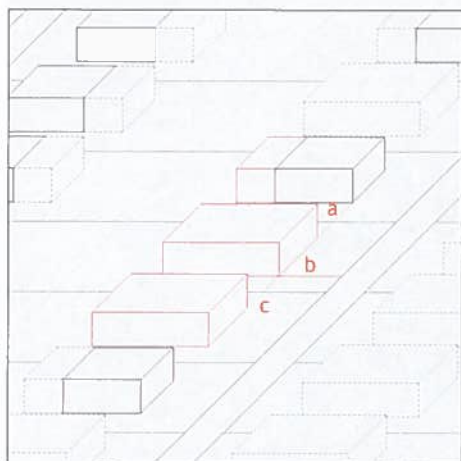
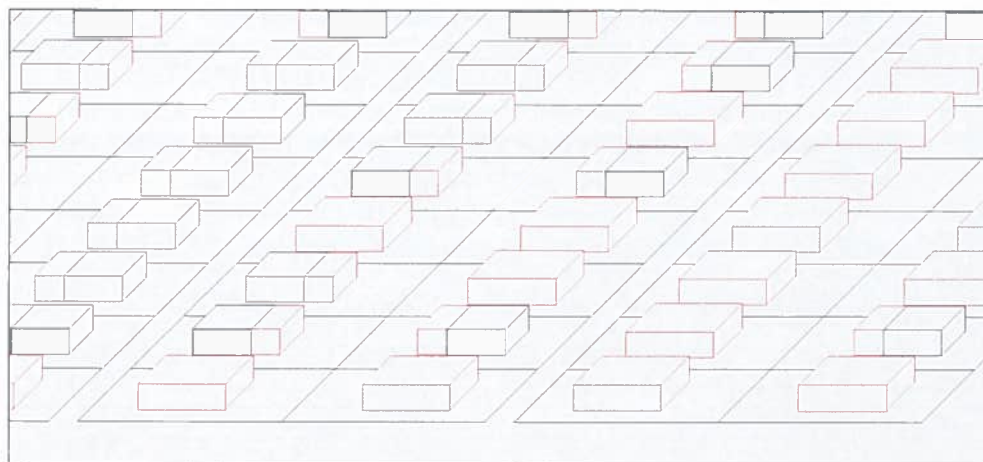
## Banim Fshatrat rural



- Ndërhyrja pëqendrohet në plotësimin e vendbanimeve ekzistuese nëpërmjet mbushjes urbane.
- Shtesat dhe ndërtimi në pronat e reja lejohen, por nuk duhet të tejkalojnë kufirin e lartësisë prej një kati.
- Zgjatimet e ndërtesave ekzistuese duhet të bëhen gjithmonë në pjesën e pasme të tyre, duke ruajtur kështu fasadën origjinale drejt rrugës.
- Pronat e reja duhet të ndërtohen në vazhdim të ndërtesave ekzistuese, për të mos ndërprerë vazhdimësinë e përlhurës ekzistuese urbane.



Banim  
Fshatrat rural



- |   |                    |
|---|--------------------|
| • Ndërhyrja :   | Konsolidimi        |
| • Intensiteti maks. (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> ) | 0.35               |
| • Nr. i kateve maks:                                  | 1                  |
| • Lartësia maks. lejuar:                              | 3.5 m              |
| • Ksht maks. i lejuar:                                | 35%                |
| • Minimumi i parcelës së ndërtueshme:                 | 300 m <sup>2</sup> |
| • PDV:  | Jo                 |



## Banim

*Konsolidim Banim dhe Bujqësi*

1.0



Domje

- Kjo tipologji bazohet në bashkëjetesën e banimit dhe shërbimeve bujqësore, si fermat dhe magazinat brenda të njëjtës parcelë. Vendbanimet ekzistuese janë përcaktuar nga struktura rrugore, megjithatë shumë shtëpi tentojnë të zgjerohen drejt fushave rurale duke i copëzuar ato më tej.
- Fushat rurale ndahen në shumë parcela me përmasa të vogla, të cilat janë të gjata dhe të ngushta.
- Disa shtëpi ndërtohen në mes të parcelave, duke krijuar kështu një situatë shpërhapjeje.
- Shtëpitë kanë marrëdhënie të varfër me peizazhin përreth. Shërbimet rurale si magazinat janë ndërtuar në mënyrë rastësore në fusha.
- Vendbanimet zhvillohen pa një strukturë të qartë që përcakton fillimin dhe fundin e tyre.
- Ka pak ose aspak prani të shërbimeve kolektive apo publike.





Banim  
Konsolidim Banim dhe Bujqësi



Domje



Domje



Domje



Domje



Domje



Domje



## Banim

### Konsolidim Banim dhe Bujqësi

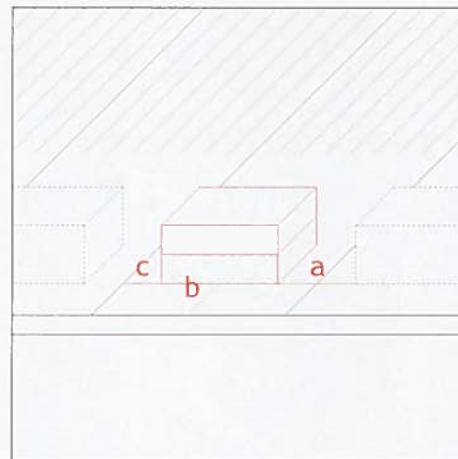
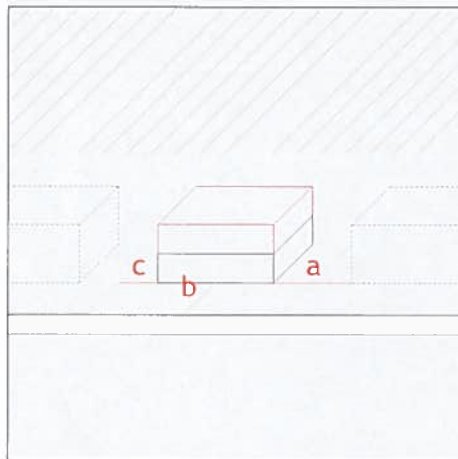
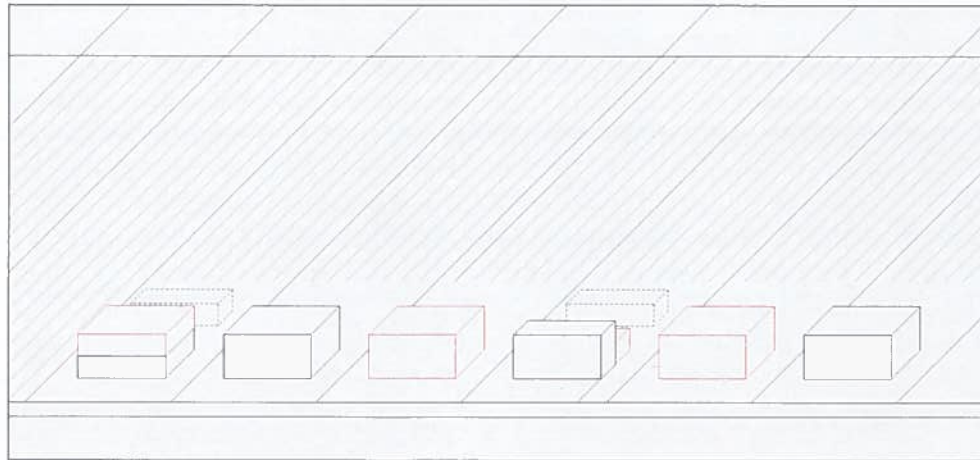


Sukth i Ri  
Unit xx

- Ndërhyrja përqendrohet në përforcimin e përzierjes së banimit me shërbimet bujqësore, si fermat dhe magazinat brenda të njëjtës njësi parcele. Qëllimi është të krijohet një marrëdhënie më e mirë dhe më racionale midis strukturave të ndërtuara dhe peizazhit rural.
- Është e rëndësishme që shtëpi të reja janë të ndërtuara përgjatë kufirit të parcelës.
- Është e rëndësishme që dendësimi i vendbanimeve ekzistuese ndodh përgjatë rrugëve dhe kufijve të fushave.
- Për të arritur këtë qëllim, kemi dhënë koeficientë të veçantë të intensitetit për çdo parcelë, në mënyrë që ndërtesat e reja të mund të zënë vetëm anën e ngushtë të parcelës.  
Zhvillimi i ri duhet të synojë drejt një integrimi më të mirë midis mjediseve të banimit dhe punës, në mënyrë që të parandalojë zaptimin e mëtejshëm të fushave rurale.
- Vendbanimet duhet të plotësohen nga shërbimet kolektive dhe publike. Këto shërbime duhet të kornizojnë vendbanimet duke u dhënë një fillim dhe fund të qartë.



**Banim**  
*Konsolidim Banim dhe Bujqësi*



- |   |                     |
|---|---------------------|
| • Ndërhyrja :   | Konsolidim          |
| • Intensiteti maks. (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> ) | A:0,6 B:0,025       |
| • Nr. i kateve maks:                                  | 2                   |
| • Lartësia maks. lejuar:                              | 7 m                 |
| • Ksht maks. i lejuar:                                | A:30% B: 2,5%       |
| • Minimumi i parcelës së ndërtueshme:                 | 1500 m <sup>2</sup> |
| • PDV:  | Jo                  |





## Banim

*Fshatrat kodrinor*



Palaq

- Kjo tipologji hapësinore përqendrohet në vendbanimet rurale të vendosura mbi kodra. Këto vendbanime përbëhen nga rreshta linear shtëpish.
- Në shumicën e rasteve, këto vendbanime gëzojnë një marrëdhënie shumë të mirë me peizazhin përreth dhe ofrojnë pamje të pëlqyeshme të territorit.
- Shumica e shtëpive kanë një marrëdhënie domethënëse me tokën rurale ngjitur me to. Ka shumë shtëpi të vjetra, karakteri i të cilave është unik dhe në përputhje me atmosferën e kësaj tipologjie hapësinore. Shpesh, këto vendbanime janë shumë larg qendrave kryesore urbane dhe kanë mangësi në shërbimet bazike kolektive.



Banim  
Fshatrat kodrinor



Bërxullë



Budull



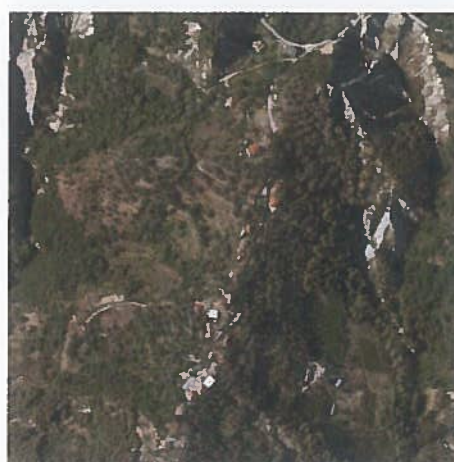
Gërdec



Gjokaj



Kuç



Prezë





## Banim

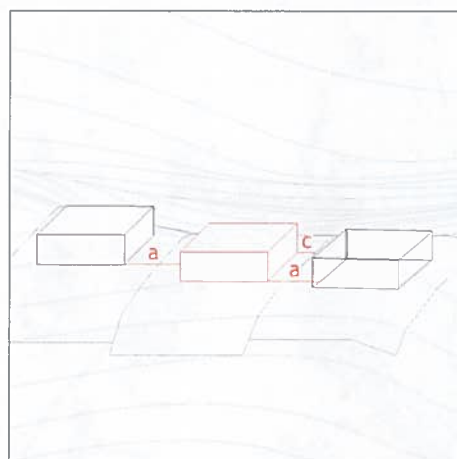
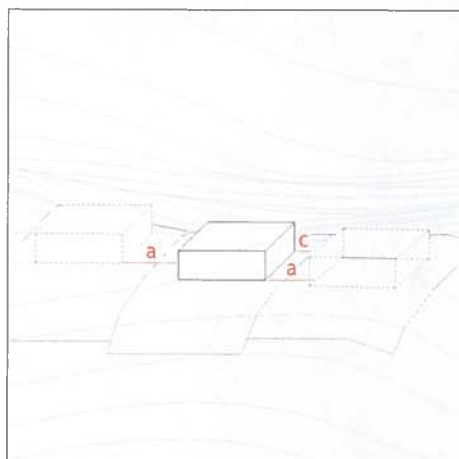
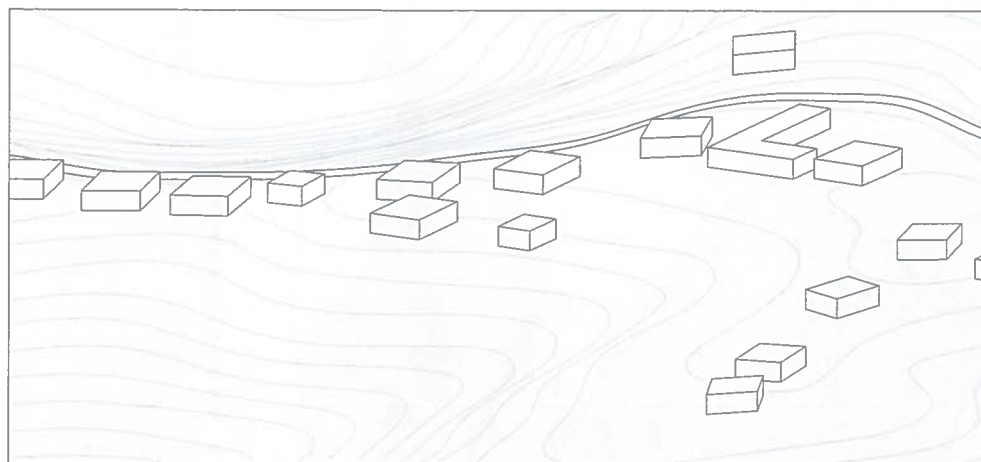
*Fshatrat kodrinor*



- Ndërhyrja e propozuar përqendrohet në rristrukturimin e vendbanimeve ekzistuese.
- Karakteri i këtyre vendbanimeve duhet të ruhet. Fshatrat nuk duhet të zgjerohen.
- Këto vendbanime mund të strehojnë infrastruktura të lehta turistike si hotele dhe restorante të vegjël. Agro-turizmi mund të jetë një mundësi për këto vendbanime, për sa kohë që qëndron në duar të atyre që jetojnë atje.

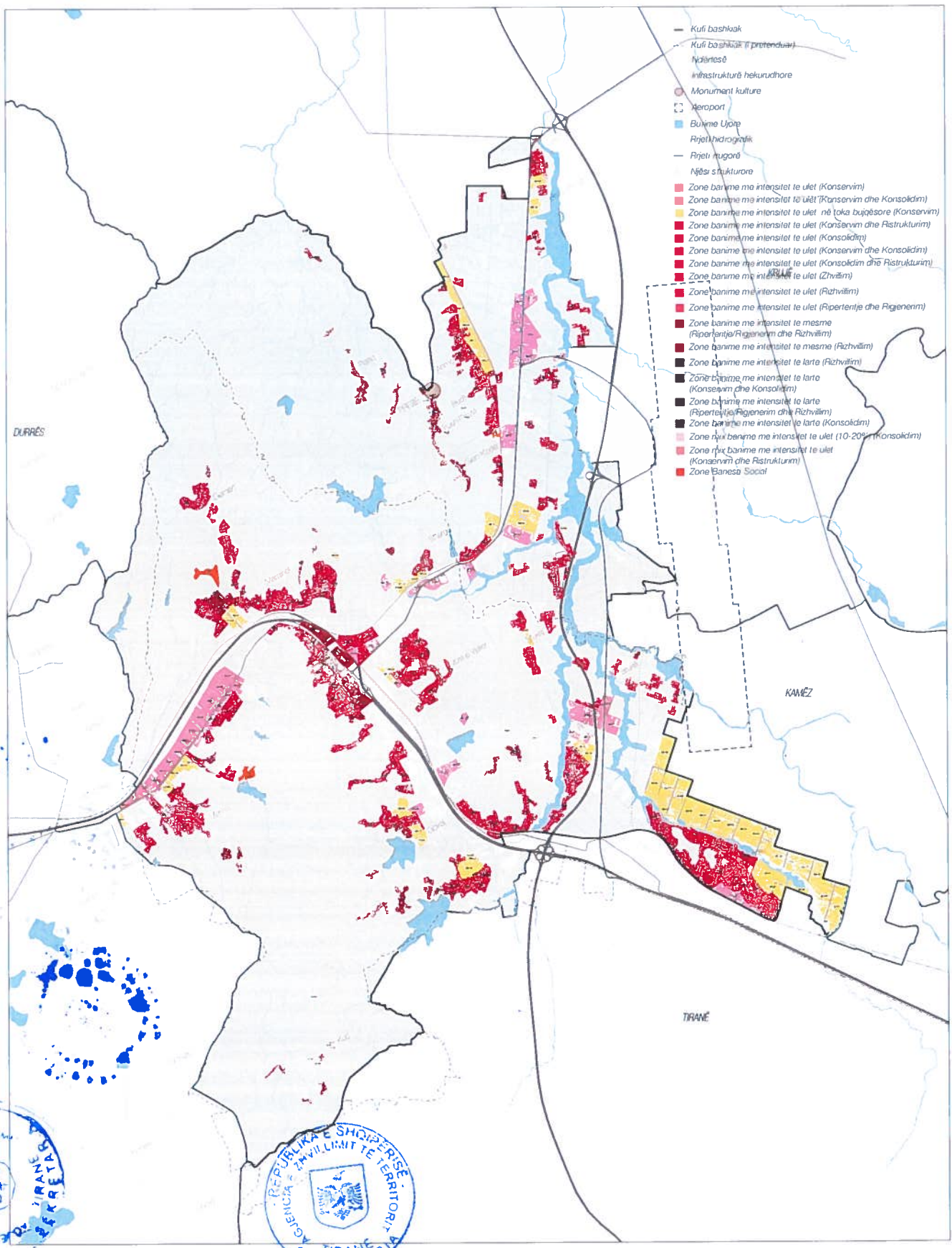


Banim  
Fshatrat kodrinor



- |   |                    |
|---|--------------------|
| • Ndërhyrja :   | Konservimi         |
| • Intensiteti maks. (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> ) | 0.3                |
| • Nr. i kateve maks:                                  | 2                  |
| • Lartësia maks. lejuar:                              | 6.5 m              |
| • Ksht maks. i lejuar:                                | 30%                |
| • Minimumi i parcelës së ndërtueshme:                 | 500 m <sup>2</sup> |
| • PDV:  | Jo                 |







#### 4.4 Plani i banesave sociale

Bazuar në përfundimet e një vlerësimi mbi nevojën për strehim, të realizuar në qytetin Vorës dhe në analizën e ofertës aktuale për strehim social dhe programet të dy të zhvilluar gjatë fazës analitike të projektit, PPV synon të krijojë kushtet për përmbushjen e nevojës për strehim social të pranishme në territorin bashkiak dhe në përmirësimin e ofertës aktuale të banesave sociale. PPV përmban veprime të shumëfishta dhe projekte për t'u zhvilluar në formën e ndërhyrjeve konkrete dhe në forma të politikave të reja, për t'u zbatuar nga autoritetet publike (Bashkia mbi të gjitha të tjerat) dhe (në ndërthurje me) partnerë privat. Në qytetin e Vorës, këto veprime kanë të bëjnë me:

- Përmirësimin e kapacitetit të bashkisë për të ofruar njësi strehimi social për të plotësuar kërkesat e shumta pa përgjigje që vijnë nga komunitete të ndryshme të marxhinalizuara, përfshirë ata qytetarë që për momentin nuk plotësojnë kërkesat e nevojshme për t'u kualifikuar për banesë sociale;
- Zhvillimin e politikave të reja që lejojnë dendësimin dhe konsolidimin e qytetit ekzistues;
- Shndërrimin e ndërtimeve të papërfunduara (p.sh. skeletet e betonit) dhe zonave të zaptuara informalisht, që janë të pranishme në territor, në njësi banimi social

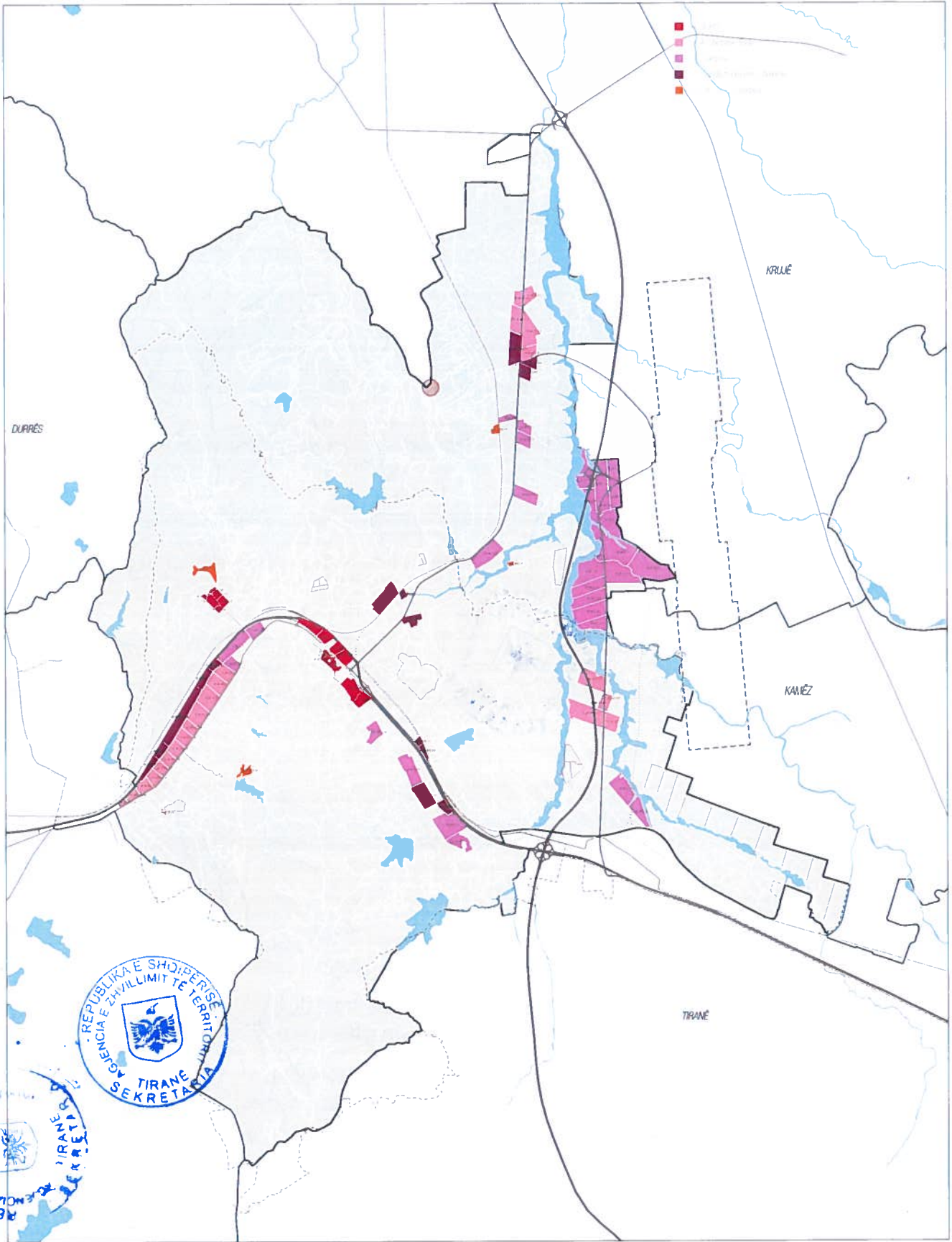
(në faqen  
paraardhëse)  
Vorë: Plani i  
strehimit dhe  
programeve të  
strehimit social





5 ZBATIMI I PPV





### 5.1 Përcaktimet kryesore për termat e referencës për planet sektoriale që detajojnë më tej PPV

Në territorin e bashkisë së Vorës nuk është parashikuar nga plani zhvillimi i planeve sektoriale.

### 5.2 Përcaktimi i njësive, të cilat do t'i nënshtrohen hartimit të PDV/PDZRK-ve dhe përcaktimet kryesore për termat e referencës për planet e detajuara vendore

Brënda territorit të bashkisë së Vorës, disa zona dhe njësi strukturore janë subjekt i hartimit të PDV ose PDZRK (në rastin kur vendndodhja e këtyre njësive përkon me zona të shpallura si të rëndësishme kombëtare) për zhvillimin e mëtejshëm të tyre. Procesi i hartimit të PDZRK koordinohet nga ministri që mbulon çështjen për të cilën hartohet plani dhe në rastet kur përfshihen disa sektorë koordinimi realizohet në bashkëpunim dhe bazuar në urdhërin e kryeministrit, në përputhje me dokumentet kombëtare të planifikimit, sipas nenit 18 të Ligjit 107/2014 për planifikimin dhe zhvillimin e territorit.

#### *Termt e referencës për hartimin e Planeve të Detajuara Vendore*

Procesi i hartimit të PDV-së koordinohet nga kryetari i Bashkisë, i cili është edhe autoriteti përgjegjës për hartimin e planit. Plani i detajuar vendor (PDV) me nismë publike hartohet nga grupi i punës mbi bazën e planit të miratuar të veprimeve. Grupi i punës është i përbërë nga specialistë të Bashkisë Vorë, institucioneve publike në varësi dhe ekspertë të fushave të ndryshme, vendës apo edhe të huaj. Grupi i punës për hartimin e PDV-së, me nismë publike, ngrihet me vendim të kryetarit të njësisë vendore dhe duhet të përmbajë të paktën:

- 2 arkitekt/planifikues
- 1 ekspert ligjor
- 1 ekspert mjedisi
- 1 ekspert vlerësim pasurish të palujatshme

Edhe në rastet kur PDV-ja hartohet me nismë private, procesi i përzgjedhjes së ekspertëve, pjesë e grupit të punës, duhet të bëhet nëpërmjet konkurrimit të hapur dhe transparent, me qëllim përzgjedhjen e konsulencës më të mirë. Në këtë rast grupi i punës duhet të përbëhet nga:

- 2 arkitekt/planifikues
- 1 ekspert ligjor

(në faqen paraardhëse)  
Vorë: Harta e njësive për hartim PDV





- 1 ekspert mjedisi
- 1 ekspert vlerësim pasurish të palujatshme

Hartimi i planit konsultohet rregullisht me Forumin Këshillimor të PDV-së, të ngritur pranë njësisë vendore, vullnetarisht apo me kërkesë të posaçme të kryetarit të njësisë. Forumi Këshillimor i PDV- së përbëhet nga përfaqësues të grupit të interesit nga zona/njësia, përfaqësues të akademisë dhe të shoqërisë civile. Plani i Detajuar Vendor mund të hartohet për të gjithë njësinë/zonën e përcaktuar në Planin e Përgjithshëm Vendor, ose për një grup njësish ose zonash në rast se ato janë pranë njëra tjetrës në mënyrë që të ketë një veprim sa më të harmonizuar e koordinuar midis tyre. Ndërkohë, njësitë të përcaktuara me PDV, mund të hartohet edhe në mënyrë të fazuar, pra duke kryer një nënndarje të njësisë për qëllime të hartimit të PDV-ve. Në këtë rast, grupi i punës të përcaktuar nga Kryetari i Bashkisë Vorë, fillimisht në konsultim me Forumin Këshillimor dhe grupet e interesit bën shpërndarjen e Koefficientit të Shfrytëzimit Publik dhe Koefficientit të Shfrytëzimit të Rrugëve në nivel njësie. Shpërndarja e këtyre dy koefficientëve shërben për përcaktimin e njësive më të vogla për hartimin e PDV me faza. Kjo procedurë aplikohet edhe në rastet e hartimit të PDV me nismë private. Pra fillimisht duhet të kryhet shpërndarje e dy koefficientëve dhe më pas të vijohet me nëndarjet për qëllime hartimit të PDV me faza. Nëndarjet e reja duhet të jenë midis 1.5-4 hektarë. Më pas vijohet me procedurat përkatëse të specifikuara në legjislacionin për planifikimin dhe zhvillimin e territorit në lidhje me përmbajtjen e PDV-së dhe hapave të miratimit e konsultimit. Në rastin e PDV-me faza secila fazë mund të miratohet më vete.

*Përmbajtja e dokumentit të PDV-së:*

Dokumenti i Planit të Detajuar Vendor (PDV) bazohet në dokumentin e planifikimit vendor, dokumentet e planifikimit vendor sektorial dhe legjislacionin në fuqi. Dokumenti i PDV-së përmban:

- dokumentin e analizës për zonën/njësinë;
- strategjinë e zhvillimit të zonës/njësisë;
- propozimin me përcaktime territoriale;
- rregulloren e PDV-së;
- vlerësimin ekonomik dhe financiar për zbatimin e PDV-së (studimin e fizibilitetit);

Hartat që shoqërojnë dhe pasqyrojnë përmbajtjen e secilës prej pikave më sipër,



në shkallën që varion nga 1:500 në 1:2,000, në përputhje me madhësinë e zonës;

- relacionin e propozimeve të planit;
- studimin e vlerësimit të ndikimit nga zhvillimi dhe ndikimit në mjedis;
- planin e veprimeve dhe investimeve për zbatimin e PDV-së;
- indikatorët për monitorimin e zbatimit të PDV-së;
- në rastet e PDV-së me nismë private, dokumenti i PDV-së përmban edhe kontratën e bashkëpunimit mes palës private të interesuar për hartimin e PDV-së dhe autoritetit përgjegjës për hartimin e PDV-së.

*Dokumenti i analizës përmban:*

- hartat në shkallë 1:500 ose 1:2,000 në varësi të sipërfaqes së zonës/njesisë përkatëse, që prezantojnë rievimin teknik të topografisë, hapësirave, përdorimeve, parcelave, objekteve dhe infrastrukturave në zonë, emërtimet, dimensionet, si dhe kufirin e saj;
- dokumentim të detajuar fotografik të zonës/njesisë;
- hartën shoqëruar me listën e pronarëve të parcelave dhe objekteve dhe të gjitha të dhënat për çdo pronë sipas regjistrit të pasurive të paluajtshme;
- relacionin me rregullat dhe hartat që tregojnë zonat dhe strukturat e mbrojtura, nëse ka të tilla, në përputhje me legjislacionin në fuqi për mjedisin dhe për trashëgiminë kulturore;
- analizën e detajuar të problemeve mjedisore, të peizazhit dhe të infrastrukturave, në përputhje me përcaktimet e Planit të Përgjithshëm Vendor apo planeve vendore sektoriale;
- analizën e cilësisë së objekteve ekzistuese dhe të nevojave për rigjenerim, konservim apo mirëmbajtje.

*Propozimi me përcaktime territoriale me komponentët:*

- relacionin dhe hartat për planin e propozuar të përdorimit të tokës pas riorganizimit të parcelave përmes ndarjes dhe/ose bashkimit. Përdorimi i tokës paraqitet për kategoritë bazë, nënkategoritë dhe për funksionet apo aktivitetet sipas shpërndarjes së tyre në parcela dhe në çdo objekt;
- relacionin dhe hartat për planin e propozuar të të gjitha infrastrukturave të nevojshme kryesore dhe dytësore në zonë, përfshirë parkimin;



- paraqitjen grafike të propozimeve për të garantuar akses dhe përdorim të barabar-të dhe të pavarur të hapësirave nga të gjithë personat;
- përcaktimin në hartë dhe argumentimin në relacion të objekteve që do të shemben dhe atyre që do të rigjenerohen dhe/ose do të restaurohen;
- paraqitjen volumetrike dhe gjurmën e objekteve/strukturave të parashikuara;
- paraqitjen e detajuar në relacion dhe në hartë të shpërndarjes së intensitetit të ndërtimit dhe të koeficientit të shfrytëzimit të tokës për çdo parcelë, si dhe të distancave dhe lartësive të objekteve në përputhje me rregulloren e zhvillimit; mënyrën e zbatimit të instrumenteve të drejtimit të zhvillimit në përputhje me ligjin dhe me rregulloret përkatëse.

*Rregullorja e PDV-së përmban:*

- përkufizimet e termave të përdorur;
- shpjegimin e kodeve të përdorura për: - kategoritë dhe nënkategoritë e përdorimit të tokës; - sistemet/zonat/njësitë; - kode të tjera sipas rastit.
- normat, treguesit dhe standardet e zbatueshme të planifikimit, sipas kësaj rregulloreje; rregullat e ruajtjes së mjedisit, peizazhit, burimeve natyrore, zonave dhe objekteve të trashëgimisë kulturore, që përfshijnë, të paktën: - normat dhe standardet për zhvillimet, që kanë ndikim në mjedis, shëndet, peizazh dhe në trashëgimi kulturore, sipas legjislacionit të posaçëm në fuqi; - normat, standardet dhe rregullat për zonat dhe objektet e trashëgimisë kulturore, historike dhe mjedisore, nëse ka elemente të tilla në zonë;
- përcaktimin e vijës mbrojtëse përgjatë elementeve ujore (vija blu), nëse ka elemente të tilla në zonë.
- rregullat për zhvillimin e njësisë/zonës që përmbajnë, të paktën: - kushtet e zhvillimit;
- kategoritë bazë dhe nënkategoritë e përdorimit të tokës; - aktivitetet dhe funksionet në përputhje me kategoritë e përdorimit të tokës; - përdorimet që lejohen, ndalohen apo kushtëzohen, përfshirë kushtet përkatëse.
- të drejtat dhe kufizimet ligjore, publike apo private, që rrjedhin nga përdorimi treguesve të zhvillimit;
- rregullat e nënndarjes dhe të bashkimit të parcelave në çdo njësi;
- rregullat e sistemit rrugor dhe transportit që përmbajnë, të paktën: - përcaktimin dhe përshkrimin e kategorive të rrjetit rrugor në përputhje me legjislacionin e po-



saçëm; - kushte teknike dhe përmasat; - parametrat e skemës së lëvizshmërisë dhe të transportit, sipas legjislacionit të posaçëm; - përcaktimin e vijës së ndërtimit (vija e kuqe) përgjatë anëve të trupit të rrugës;

- rregulla arkitektonike, sipas rastit;
- rregullat për përdorimin e hapësirave nga “Personat me aftësi të kufizuara”.
- Në përputhje me pikën 14, të nenit 22 të ligjit, procesi i hartimit të PDV-së shoqërohet nga përgatitja e studimit paraprak të fizibilitetit, ku llogariten përqindjet e përfitimeve nga zhvillimi, në mënyrë të drejtë dhe proporcionale me kostot dhe kontributin në zhvillim. Përfitimet, kontributi dhe kostot janë financiare ose të mira materiale që përfshijnë të drejtat për zhvillim dhe vlerën e rritur të tokës si rezultat i planifikimit ose investimeve publike.

### 5.3 Përcaktimi i zonave/njësive, ku do të zbatohen instrumentet për drejtimin e zhvillimit sipas ligjit

*VO\_UB\_A2\_8*-PDV për këto njësi strukturore duhet të menaxhojë transformimet e zonave në qendrën e qytetit të Vorës. PDV menaxhon rizhvillimin e parcelave të karakterizuara nga struktura me dëndësi të ulët të cilat mund të zhvillohen me parametra dëndësie të mesme apo të lartë. Në raste të tilla PDV duhet të përmbajë studimet e nevojshme urbane mbi qarkullimin, arritshmërinë, vënd parkimet, hapësirat e hapura dhe publike, pajisja me shërbime, kushtet klimatike dhe ekspozimi ndaj diellit, tipet e banesave etj. të përcaktuara në strategjitë e rizhvillimit.

*VO\_UB\_A2\_3*-PDV për këto njësi strukturore duhet të menaxhojë transformimet të zonave që ndodhen në qendër të qytetit të Vorës. PDV menaxhon rizhvillimin e këtyre zonave që aktualisht janë të karakterizuara nga struktura me dëndësi të ulët të cilat mund të zhvillohen me parametra më të lartë( dëndësi të mesme). Në raste të tilla PDV duhet të përmbajë studimet e nevojshme urbane mbi qarkullimin, arritshmërinë, vënd parkimet, hapësirat e hapura dhe publike, pajisja me shërbime, kushtet klimatike dhe ekspozimi ndaj diellit, tipet e banesave etj. të përcaktuara në strategjitë e rizhvillimit.

*VO\_UB\_A2\_5*-PDV për këto njësi strukturore duhet të menaxhojë transformimet e zonave midis sheshit qendror të Vorës dhe rrugës dytësore paralel me rrugën SH2 e cila aktualisht është e zënë nga struktura me funksione të përziera shërbimiesh(karburant, hotel, etj). PDV menaxhon rizhvillimin e kushtëzuar të këtyre zonave në struktura rezidenciale me dëndësi të lartë. Rizhvillimi është i kushtëzuar nga zbatimi i propozimit për transferimin e rrugës SH2 në “bypass”-in aktual. Në rast të mos zbatimit të propozimit për rrugën SH2 Këto zona do të ruajnë statusin aktual. PDV duhet të përmbajë





studimet e nevojëshme urbane mbi qarkullimin, arritshmërinë, vënd parkimet, hapësirat e hapura dhe publike, pajisja me shërbime, kushtet klimatike dhe ekspozimi ndaj diellit, tipet e banesave etj. të përcaktuara në strategjitë e rizhvillimit.

*VO\_UB\_IE3\_2*-PDV për këto njësi strukturore duhet të menaxhojë zhvillim të kushtëzuar të një zone logjistike në afërsi të zonës së Doganës në Vorë dhe linjës hekurudhore Tiranë-Durrës. PDV ka për qëllim krijimin e një “hub-i multimodal” të përcaktuar nga PINS zona ekonomike Tiranë-Durrës. Zbatimi i këtij PDV është i kushtëzuar nga rehabilitimi i infrastrukturave mbështetëse rajonale dhe kombëtare (psh. rrjeti hekurudhor)

*VO\_UB\_IE1S2\_4*-PDV për këto njësi strukturore duhet të menaxhojë zhvillimin përgjatë rrugës SH2, Durrës - Tiranë dhe përgjatë, rrugës së “veriut” të cilat do të zhvillohen për shërbime dhe industri. PDV duhet të rregullojë distancat e e ngrehinave nga rruga SH.2 (duke marrë parasysh edhe zgjerimin e propozuar të rrugës) por edhe nga ajo dytësore paralel me të. PDV duhet të përcaktojë edhe pozicionin e saktë të korridoreve pa ndërtesa përgjatë SH2.

*VO\_UB\_S2\_1*-PDV për këto njësi strukturore duhet të menaxhojë rizhvillimin e zonave në afërsi të aeroportit ndërkombëtar të Tiranës. PDV do të garantojë plotësimin e zonës së TBP ndaj dhe duhet të përmbajë studimet e nevojëshme urbane mbi qarkullimin, arritshmërinë, vënd parkimet, hapësirat e hapura dhe publike, pajisja me shërbime, kushtet klimatike dhe ekspozimi ndaj diellit, tipet e banesave etj. të përcaktuara nga strategjitë e rizhvillimit.

*VO\_UB\_S\_3*-PDV për këto njësi strukturore duhet të menaxhojë rizhvillimin e zonave në afërsi të aeroportit ndërkombëtar të Tiranës. PDV do të garantojë përcaktimin e zonave të karakterizuara nga funksione mikse si shërbime tregtare, “business park” dhe struktura arsimore ndaj dhe duhet të përmbajë studimet e nevojëshme urbane mbi qarkullimin, arritshmërinë, vënd parkimet, hapësirat e hapura dhe publike, pajisja me shërbime, kushtet klimatike dhe ekspozimi ndaj diellit, tipet e banesave etj. të përcaktuara nga strategjitë e rizhvillimit.

Përcaktimet e mësipërme janë përgjithësuere dhe vlejné edhe për njësitë me PDV të përmendura këtu.

#### 5.4 Instrumentet e zhvillimit

Për zhvillimin dhe zbatimin e PPV janë përcaktuar një seri instrumentash nga ligji nr. 107/2014 dhe nga Manuali i Instrumenteve financiare për zhvillimin e tokës (USAid)



2016). Qeverrisja vendore për zbatimin e PPV mund të shfrytëzojë këto instrumenta. Në këtë paragraf do pëshkruhen shkurtimisht instrumentat kryesorë për zhvillimin e tokës ndërsa ato financiarë janë përkrahur në kapitullin 12 të këtij raporti.

#### *Intensiteti i kushtëzuar i ndërtimit*

Ky instrument është një nga më të ndershmit për t'u zbatuar. Edhe pse mund të mos jetë gjithmonë më transparent. IKN i lejon një zhvilluesi të ndërtojë në një intensitet më të lartë (i kufizuar për zhvillimin e banesave) në zona të caktuara të bashkisë me kushtin e përmirësimeve publike. Ose ndryshe, t'i sigurojë para (që të rrisë intensitetin e ndërtimit) një tjetër strukturë (publike), e cila do t'i bëjë këto investime për të përmirësuar cilësinë e mjedisit për komunitetin. Një kërkesë për një instrument të tillë janë rregulloret transparente dhe të qarta; në mënyrë që të jetë e qartë për zhvilluesin dhe komunitetin cilat janë përfitimet e të dyja palëve dhe cilat pritshmëri janë reale.

#### *Transferimi i së Drejtës për Zhvillim*

TDZH është një instrument i menaxhimit të tokës që e transferon zhvillimin nga zonat ku një qeveri lokale do të donte të shihte më pak zhvillim, në zonat ku qeveria lokale shikon më shumë vend për zhvillim (vetëm për zhvillimin e banimit), në konsistencë me PPV-në Ky instrument mund të aplikohet vetëm mbi bazën e dakordimit vullnetar midis pronarëve të tokave. Nevojitet edhe një llogaritje e saktë e vlerës së tokës. Gjithashtu, monitorimi i ndryshimeve të vlerës së tokës është me rëndësi të madhe. Meqë vlerësimi i tokës dhe pronës në Shqipëri është i vështirë pasi tregu nuk është transparent (oferta dhe kërkesa), ky instrument do të përballet me disa vështirësi për t'u zbatuar.

#### *Pezullimi i zhvillimit*

Ky instrument ka të bëjë me mundësinë që në rastet kur është marrë nisma për hartimin e një dokumenti planifikimi, autoriteti përgjegjës i planifikimit mund të vendosë pezullimin e zhvillimit, me qëllim ruajtjen e planifikimit për zonën objekt planifikimi. Pezullimi i zhvillimit mund të vendoset për një periudhë kohore deri në 12 muaj dhe mund të zgjatet edhe për 6 muaj të tjerë, për shkaqe të arsyeshme. Pezullimi i zhvillimit mbaron para afatit të përcaktuar kur kushtet e kërkuara për miratimin e tij pushojnë së ekzistuari. Në çdo rast, ai mbaron në datën kur dokumenti i planifikimit hyn në fuqi.

#### *Servituti publik*

Servituti publik është barra që i ngarkohet një prone në dobi të një prone tjetër për interes publik. Ai nuk përjashton përdorimin e pasurisë së paluajtshme ose të një pjese të saj që nuk cenon realizimin e servitutit publik. Servituti publik mund të përcaktohet nga dokumenti vendor apo kombëtar i planifikimit ose të diktohet nga një kërkesë për ndërtim. Kur servituti bazohet në një dokument planifikimi në fuqi ai zbatohet ndaj një kërkesë ndërtimi. Çdo servitut publik, i vendosur mbi parcela të caktuara, transferohet në parcelat e reja të krijuara në të njëjtën vendndodhje fizike, si pasojë e një procesi nënndarjeje dhe/ose bashkimi të parcelave për qëllim zhvillimi. Servituti publik qënd-



ron në fuqi pa afat në rast se akti që e krijon atë nuk përcakton një afat përfundimi.

#### *E drejta e transferimit*

Këshilli i Ministrave ka të drejtë të vendosë transferimin e pasurisë së paluajtshme publike, pronë e njësive të qeverisjes vendore, në favor të shtetit, për realizimin e investimeve publike ose private në infrastrukturën publike kombëtare, në përputhje me dokumentet në fuqi të planifikimit.

Akti i kalimit të pronësisë nga njësia e qeverisjes vendore në favor të shtetit kryhet përkundrejt pagimit të vlerës reale të tokës dhe/ose ndërtimeve në të, sipas kushteve të tregut në çastin e transferimit të pronësisë.

#### *E drejta e preferimit*

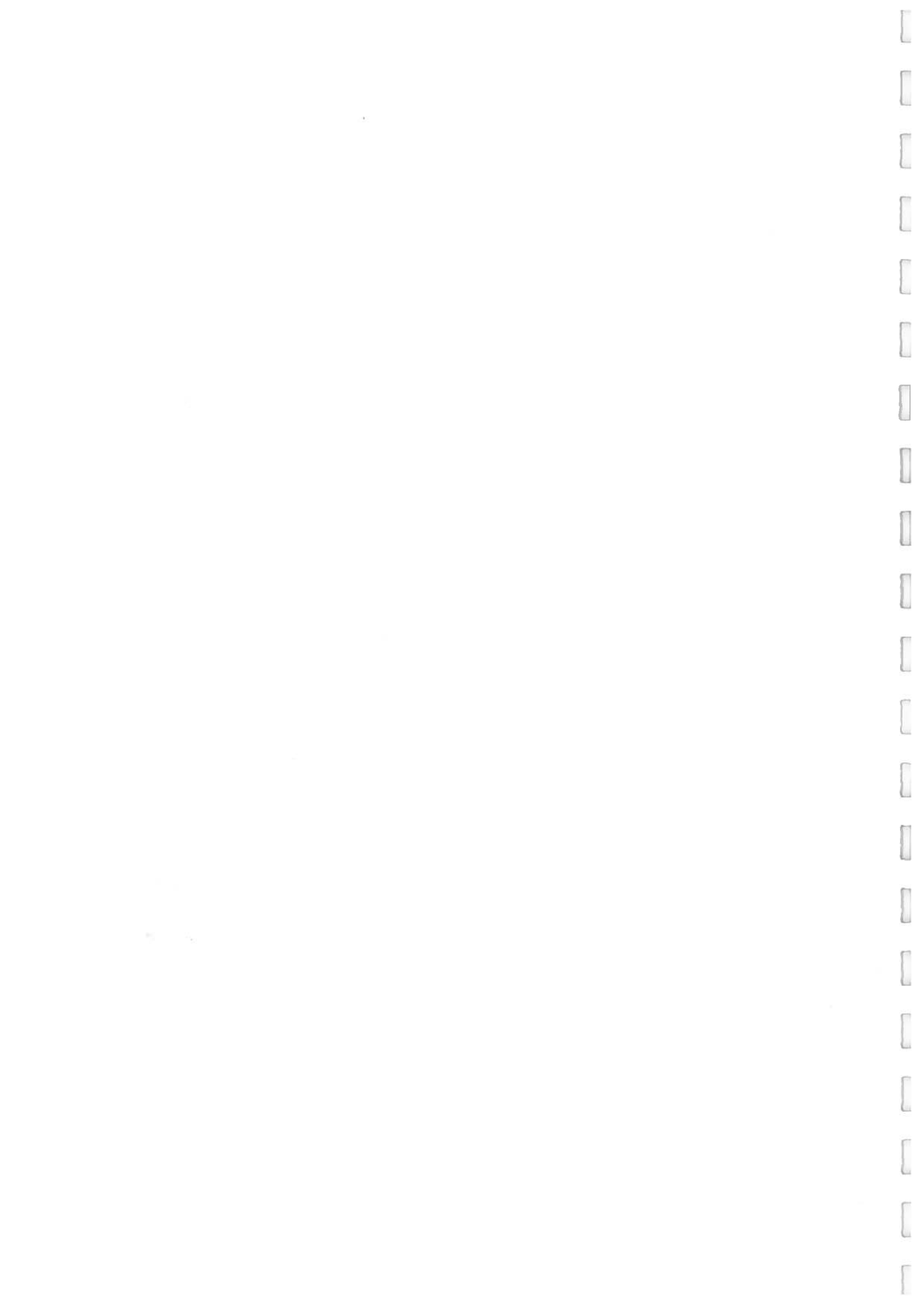
E drejta e preferimit është e drejta në dobi të një autoriteti të planifikimit, në kuptim të këtij ligji, për t'u preferuar në radhë para çdo personi privat në blerjen, në të njëjtat kushte, të një pasurie të paluajtshme, në pronësi private, që është objekt shitjeje dhe ndodhet në një zonë vendimtare për realizimin ose mbrojtjen e një interesi publik. Pasuria e blerë nëpërmjet ushtrimit të së drejtës së preferimit përdoret vetëm për interesin publik konkret, për të cilin është zgjedhur. Nëse autoriteti përgjegjës i planifikimit vendos ta shesë pasurinë e blerë me preferim brenda pesë viteve nga data e blerjes, ai është i detyruar të njoftojë ish-pronarin e saj ose trashëgimtarët e tij, nëse kanë interes ta riblejnë atë pasuri.

#### *Instrumente financiare për zhvillimin e tokës.*

- Financimi përmes Vlerës së Rritur të Taksës së Pasurisë
- Zonat e Zhvillimit të Biznesit
- Zonat e Vlerësimit të Veçantë



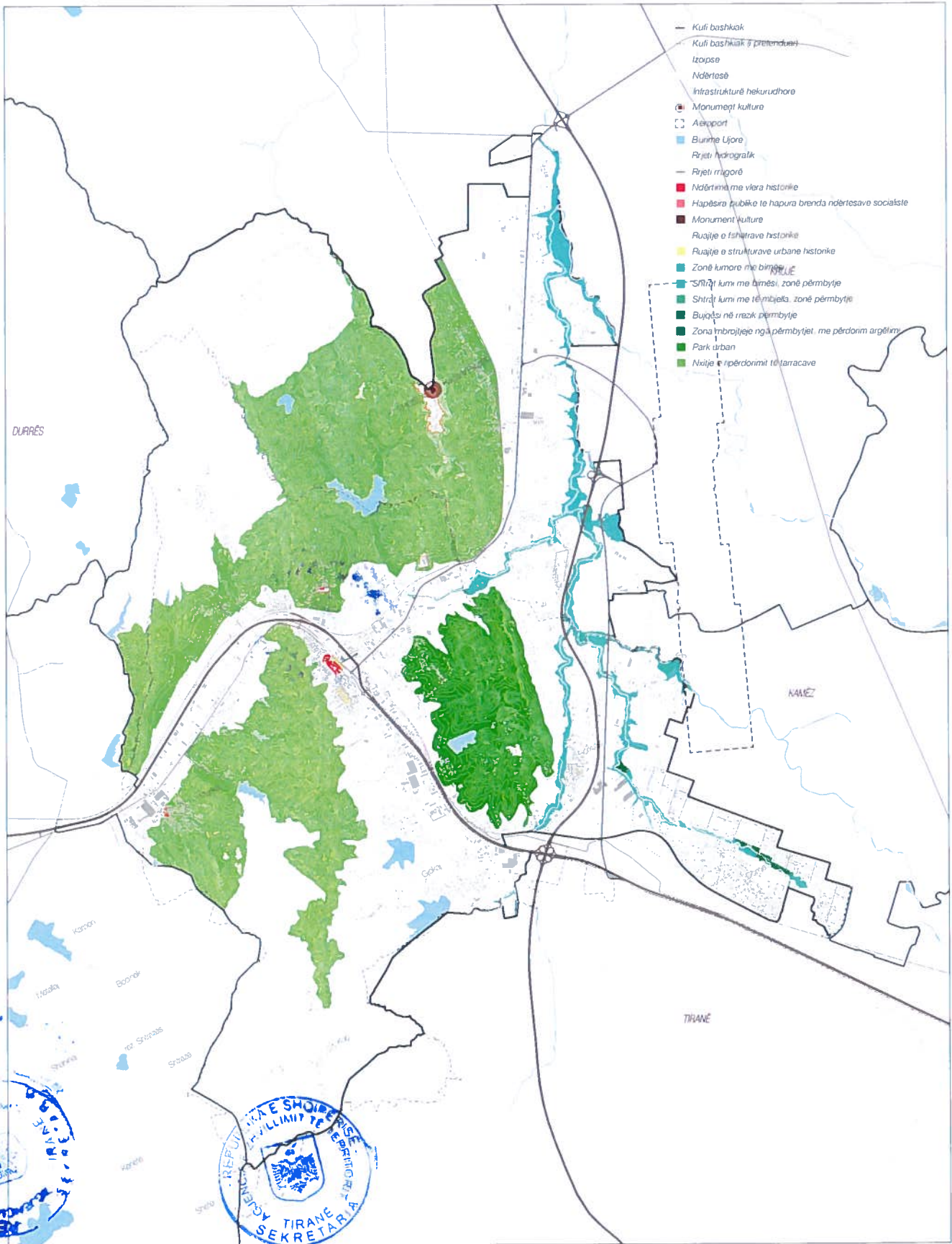




**6 PASURI NATYRORE DHE KULTURORE**







## 6.1 Zonat e rëndësishme kombëtare, të trashëgimisë kulturore dhe monumentet, shoqëruar me propozimet për zgjerimin e tyre

Rajoni i madh i Vorës është, për arsye të shumta, një zonë me rëndësi kombëtare. Nga pikëpamja e infrastrukturës, territori i bashkisë së Vorës është i vendosur në qendrën gjeografike të Shqipërisë dhe në kryqëzimin midis trajektoreve të rrugëve kombëtare të rëndësishme: atë në drejtimin veri-jug dhe atë në drejtimin lindje-perëndim. Vora është vendosur edhe përgjatë korridorit nr. 8 Pan Evropian, një infrastrukturë rrugore dhe hekurudhore që kalon nëpër Tiranë, e cila do të lidhë në të ardhmen Adriatikun me Detin e Zi. Afër Vorës, në qytetin e Durrësit, është vendosur porti kryesor kombëtar, që përdoret edhe për mallra, edhe për udhëtarët dhe për këtë arsye është një nga pikat kryesore të hyrjes në vend. Aeroporti ndërkombëtar i Tiranës, aeroporti kryesor i Shqipërisë, është vetëm disa kilometra larg nga qyteti. Autostrada që lidh Durrësin dhe Tiranën dhe pret përmes Vorën - edhe pse nuk funksionon si një autostradë e vërtetë - është bërë shpejt një nga akset kryesore të zhvillimit ekonomik, me objekte të shumta industriale, logjistike dhe tregtare. Linja hekurudhore, e lënë pas dore për momentin, që shkon paralel me autostradën, së shpejti do të bëhet një element i rëndësishëm, si për mallrat, ashtu dhe për transportin e pasagjerëve midis qyteteve të Tiranës dhe Durrësit, aeroportit ndërkombëtar dhe më gjerë.

Rajoni është ekonomikisht shumë dinamik dhe karakterizohet nga prania e poleve ekonomike të rëndësishme kombëtare. Ndër këto, vlen të përmendet ZTZHE e Rrashbullit (në Durrës), ZTZHE e Spitallës, zona e Vorës së Vjetër (një qendër logjistike me objektet përkatëse) dhe poli administrativ/drejtues i Rinasit/Fushë Prezës (në afërsi të aeroportit ndërkombëtar).

Nga pikëpamja mjedisore, territori i Vorës është përfshirë në një strukturë në shkallë të madhe ekologjike, të rëndësishme kombëtare. Ky territor mund të përshkruhet si një sistem i shiritave natyrore paralel, secili prej tyre korrespondon me një peizazh dominant (shih përshkrimin e territorit rajonal si përbërja e 6 peisazheve të ndryshme) dhe përfaqësojnë korridoret ekologjike të rëndësishme kombëtare. Ndër këto, zinxhiri kodrinor që shkon nga kepi i Rodonit në Rogozhinë, rrafshina e lumenjve Ishëm dhe rrafshina e lumit Erzen. Disa prej këtyre elementeve natyrore kalojnë kufijtë e bashkisë dhe shtrihen në territoret e Tiranës dhe Krujës. Sa për Erzenin, baseni i tij në rrjedhën e sipërme është i vendosur në territorin e Tiranës ndërsa baseni në rrjedhën e poshtme pjesërisht në Shijak dhe pjesërisht në bashkinë e Durrësit. Lumi i Gjoles, lumi i Tiranës dhe lumi Lana janë të gjithë lumenjtë kontribues të Ishmit, të cilët pastaj shkarkohen në detin Adriatik.

(në faqen  
paraardhëse)  
Vorë: Harta  
e pasurive  
natyrore dhe  
kulturore



## 6.2 Burimet mjedisore dhe kulturore në territorin e bashkisë së Vorës

### *Burimet kulturore dhe historike*

Vora është ndërtuar tërësisht gjatë dhe nga regjimi socialist. Master plani i qytetit është nga 1964-a. Qendra e Vorës ka një strukturë urbane tipike të periudhës socialiste: blloqe ndërtesash me hapësirë të hapur publike ndërmjet tyre. PPV mbështet ruajtjen e karakterit urban dhe arkitektonik të qytetit duke u fokusuar veçanërisht në kushtet hapësirës publike me ndërhyrje të shumta që synojnë në rivlerësimin e sipërfaqes horizontale me elemente si pajimet publike, ndriçimi etj., ndërsa ndërtesat socialiste të banimit duhet të vlerësohen me kujdes në mënyrë që të veçohen ato që ia vlejnë të rehabilitohen dhe ato ku ndërhyrja nuk ka vlerë. Në rastin e fundit, tipologjia dhe të dhënat volumetrike të ndërtesave ekzistuese duhet të konfirmohen për ndërtimet e reja në mënyrë që të mos ndryshojnë proporcionet mes hapësirave dhe masës së ndërtuar, sasisë së dritës dhe ajrit në lagje dhe që të mos tjetërsohet identiteti arkitekturor i zonës.

Monumentet historike janë të gjithë të vendosur në njësinë vendore të Prezës: kështjella dhe PUSI ME KUPOLË i saj (pus).

Zona rurale e bashkisë është e pasur me fshatra të vegjël historikë, që duhet të ruhen si Kuç, Prezë dhe Palaq. PPV përmban një strategji specifike edhe mbrojtjen e vendbanimeve fshatare (programi i dhënë për shumë prej këtyre njësive është *konservimi*) që, bashkë me sitet e trashëgimisë, bëhen vende tërheqëse brenda parkut territorial.

### *Burimet mjedisore*

Në zonat kodrinore, PPV mbështet rehabilitimin e tarracave të braktisura, si një hapësirë e mundshme për prodhimin e lartë bujqësor cilësor. Tarracat janë një gjurmë e jashtëzakonshme e peizazhit. Për më tepër, tarracat e kultivuara zvogëlojnë rrezikun e rrëshqitjeve të dheut dhe mbetjeve dhe reduktojnë fenomenin e ngrënies së lumit, duke ulur grumbullimin e sedimenteve në shtratin e lumit. Në kodra, shkurret mesdhetare duhet të ruhen së bashku me pyjet e rallë të dushkut dhe pemët e ahut.

Në bashkinë e Vorës, rezervuari i Shargës përfaqëson një infrastrukturë të rëndësishme bujqësore, një tërheqje të mundshme turistike dhe një element themelor për ekuilibrin ekologjik të rajonit.

Zonat kodrinore të bashkisë së Vorës janë pjesë dhe kontribuojnë në krijimin e një parku territorial mbi territoret e Durrësit, Shijakut dhe Vorës. Së bashku me zona të tjera mjedisore që ndodhen jashtë kufijve të bashkisë së Shijakut, këto zona do të përcaktojnë një brez natyror dhe prodhues të cilësisë së lartë që mbron dhe konturon rajonin. Në mënyrë që këto zona të bëhen pjesë e parkut, veprime të ndryshme janë përcaktuar në lidhje me:

- Mbrojtjen e të gjitha këtyre zonave siç shpjegohet më sipër;
- Pajisjen e parkut me struktura të lehta, që konsiston në krijimin e hapësirave për veprimtari çlodhëse, si vendsoditje (*belvedere*), zona pushimi etj.;



- Kthimin e rezervuarëve të ujit në një varg gurësh shënjues të parkut;
- Rritjen e aksesit në park që kryesisht konsiston në përcaktimin e rrugës kryesore vertebrore që krijon një qark të vazhdueshëm përshkues në të gjithë fashën e parkut, si dhe shtyllën dytësore kurrizore të lëvizjes; hartëzimin dhe ruajtjen e rrjetit të shtigjeve të lëvizshmërisë së butë dhe në përgjithësi përmirësimin e shtigjeve kryesore; ndërtimin e lidhjeve të munguara përgjatë lumenjve dhe vijave ujore.

Më tej, duke qenë se kodrat Vorë e Vjetër dhe Bërxull janë sot pjesërisht të kultivuara edhe plani parashikon përdorimin e tyre në të ardhmen si një park bujqësor. Së fundmi, peizazhi lumor i lumit Ishëm paraqet një fushë lymore të vlefshme me bimësi, afër Fushë Prezës, për të cilën PPV parashtron nevojën për ruajtje dhe përforsim të kushteve që e favorizojnë.



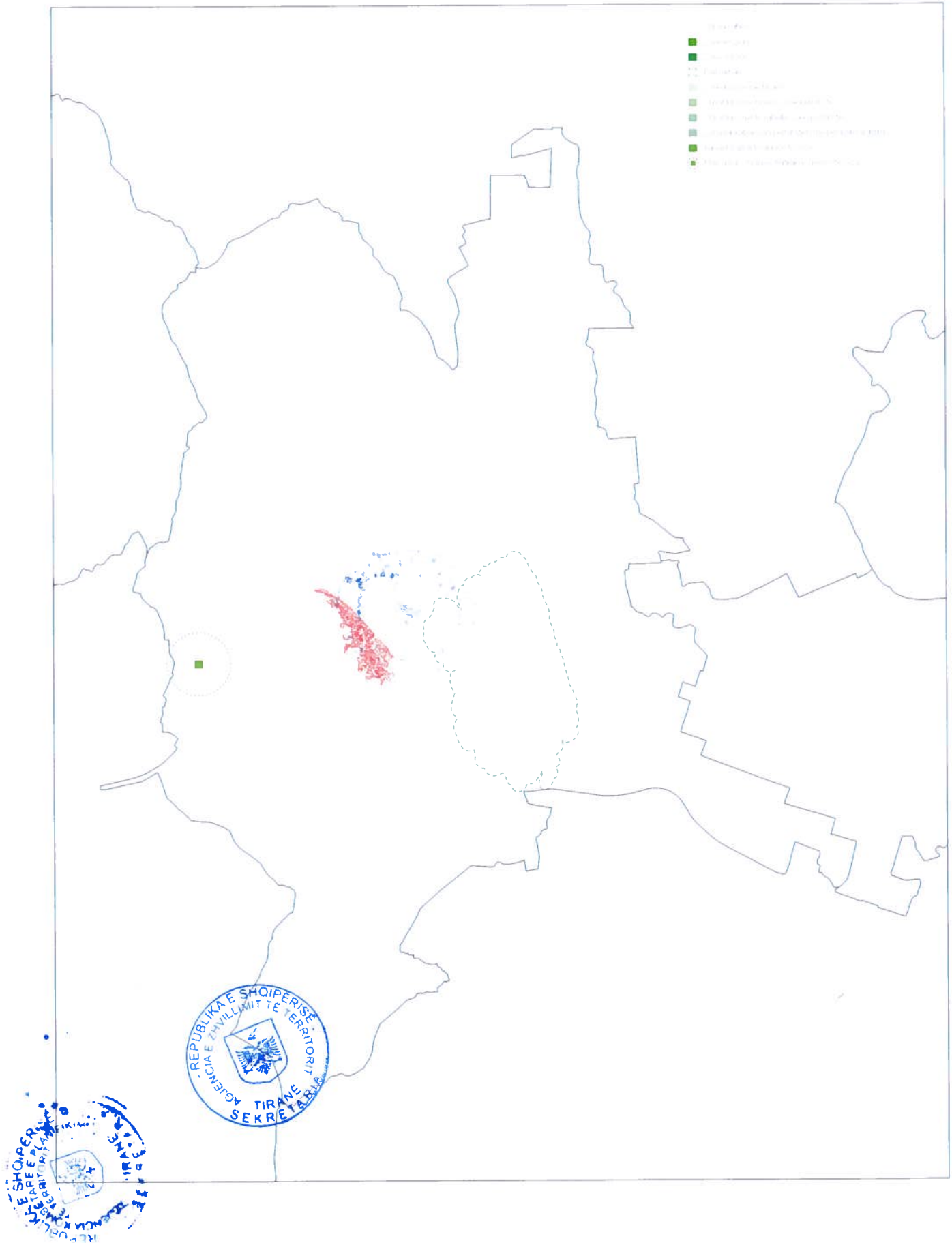






7 PLANI I MBROJTJES SË MJEDISIT





## 7.1 Program i mbrojtjes së peizazhit

Vora shenjohe nga një peizazh i fuqishëm. Rezultat i marrdhënies së vazhduar të ndërlikuar midis veprimeve të rrethueshme dhe rrethuesve mjedisore, peizazhi i Vorës është pashmangshmërisht në ndryshim të përhershëm. Si rrjedhojë, për vetë natyrën e tij, ai nuk mund të rregullohet. Duke mëshiruar marrdhëniet dhe proceset e vrazhda historiko-gjeografike, peizazhi është një e dhënë dhe referencë kulturore. Për këtë arsye, të kuptosh termat dhe ndikimet e proceseve të shkuara, atyre në vijim e sipër dhe atyre të ardhshëm është përgjegjësi e atyre që jetojnë dhe udhëheqin aty. Nga njëra anë, karakteri i fortë i lidhur me disa tipare të spikatura gjeografike, veçanërisht vargjet kodrinore dhe bregdeti, vendosin hapësirë disa nga piketa të patjetërsueshme të këtij territori. Në anën tjetër, strukturat socio-natyrore, si matrica bujqësore e zgjeruar mbi kodra dhe fusha apo tarracat e kodrave, formojnë një trashëgimi e cila, në mënyrë që të ruhet, duhet të jetë pjesë përbërëse e prodhimit të sotëm e të nesërm dhe strukturave të konsumit. Si rrjedhojë, ruajtja e peizazhit është më shumë sesa përcaktimi i kufijve dhe normave. Ajo ka të bëjë me të kuptuarin e logjikës së ndërlikuar dhe proceseve pas tij, duke gjurmuar tiparet kryesore strukturore të peizazhit dhe duke parashikuar ato procese që mund të bëjnë të mundur ecurinë e këtyre funksioneve.

Vetëm kështu mund të “ruhet” peizazhi dhe mund të supozohet si parimi hapësinor kryesor i vërtetë. Ashtu si edhe është përshkruar tashmë, ne mund ta përcaktojmë bashkinë e Vorës të përbërë nga pesë peizazhe kryesore: Peizazhi i Formuar Urban, Peizazhi Fushor, Peizazhi Lumor, Peizazhi Kodrinor, dhe Peizazhi i Korridorit. Edhe pse të ndërthurur dhe tepër të ndërvarur, ruajtja e këtyre peizazheve kërkon masa dhe norma të veçanta.

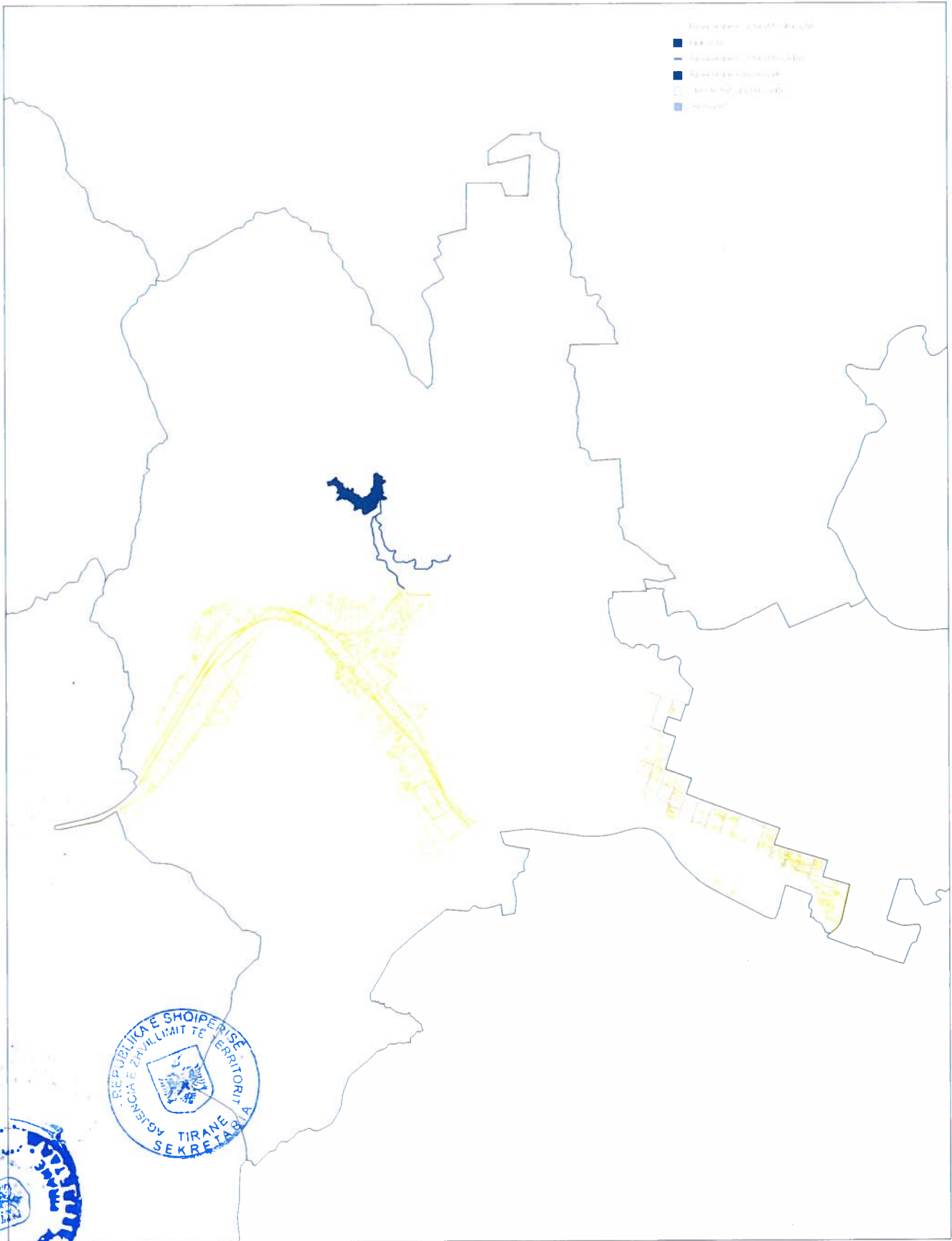
### 7.1.1 Mbrojtja e Peizazhit Urban

Vora është rezultat i kompozimit të tipologjive të ndryshme urbane dhe vendbanimeve të ndërtuara në shpate. Në fakt, territori i Vorës kufizohet mes dy kodrave. I vetmi territor i rrafshët është i mbingarkuar me infrastrukturë, duke sjellë banorët të jetojnë në shpate. Kodrat, përbërja gjeologjike e të cilave është argjilore, janë shumë “të brishta”. Kjo brishtësi nuk do të thotë se është një vend armiqësor për të jetuar, por që programet e parandalimit dhe të mbrojtjes duhet të merren në konsideratë. Prandaj, rreziqet gjeologjike, të tilla si rrjedhjet e mbetjeve, erozioni dhe rrëshqitjet e tokës që kërcënojnë territorin, të çojnë në strategji specifike për t’i luftuar ato.

Duke pasur parasysh karakterin gjeomorfologjik të këtij territori, parandalimi i rrëshqitjes së tokës është çelësi dhe konsiston kryesisht në dy projekte kyçe: sigurimin e zonave të pjerrta, të brishta, rrëshqitëse, duke përdorur pyllëzimin apo ri-pyllëzimin për të parandaluar rrëshqitje të tokës, në zonat që janë të kërcënuara nga ky rrezik; përmirësimin e kullimit rreth zonave të rrëshqitshme, që duhet të jetë gjithashtu një veprim i

(në faqen  
paraardhëse)  
Peizazhi Urban





rëndësishëm, që nevojitet të futet për të parandaluar rrjedhjen e mbeturinave. Nisur nga karakteri i veçantë aluvional-diluvional i territorit kodrinor dhe fushat aluvionale, kullimi funksional është çelësi për të rritur vlerën hidrogeologjike për territorin e Vorës. Një tjetër strategji që duhet të merret parasysh për peizazhin urban të Vorës është reduktimi i elementëve ndotës, të shkarkuara në dhe nga sistemi i centralizuar i ujërave të zeza. Zbatimi i një sistemi funksional të ujërave të zeza, për të gjithë territorin e bashkisë së Vorës është një prioritet i bazuar në dy veprime: plotësimi i rrjetit të kanalizimit në qytetin e Vorës, në ato pjesë urbane të cilat nuk janë shërbyer nga ajo; zbatimi i impiantit të trajtimit të ujërave të zeza për territorin.

### 7.1.2 Mbrojtja e Peizazhit Fushor

Në bashkinë e Vorës, peizazhi fushor përbëhet nga një rrip i ndërlikuar në drejtim Lindje-Perëndim që rrethon peizazhin e korridorit, dhe një shtrirje në anën lindore të territorit të bashkisë. Një matricë e gjerë bujqësore, e ndërprerë nga disa kodra të vogla të pakta dhe nga strukturat urbane të dendura të shpërndara, dominon fushën. Marica është homogjene vetëm në dukje. Ndërkohë që kanë forma drejtkëndore, fushat ndryshojnë në madhësi dhe në gjeometri. Për më tepër, fusha është, e kolonizuar në mënyrë të përsëritur nga struktura të urbanizuara me dendësi të ulët që hibridojnë konfigurimin kuadratik të fushave bujqësore.

Peizazhi fushor duhet të përballlet me një numër sfidash të mëdhaja, përkatësisht me krizën e sektorit bujqësor, me integrimin dhe harmonizimin e urbanizimit të përhapur dhe çrregullimet e ashpra mjedisore.

Ruajtja/shtimi i peizazhit fushor kërkon tri linja kryesore masash.

- Sektori i bujqësisë duhet të riorganizohet në mënyrë që të bëhet operativ dhe të lulëzojë

Në bashkinë e Vorës peizazhi fushor pjellor po përballlet me braktisjen e fushave bujqësore si rezultat i pamundësisë aktuale për të nxjerrë fitime nga ky sektor, copëzimin ekstrem të pronave dhe parcelave, infrastrukturën e papërshtatshme apo të papërditësuar dhe mospërfilljen e përhapur kulturore. Megjithatë, operativiteti i bujqësisë është esencial për mirëfunksionim e fushës. Në këtë drejtim – dhe sipas udhëzimeve të Bashkimit Evropian – fermerët duhet të konsiderohen edhe si operatorë themelor të territorit. *Kooperativat* e fermerëve për kultivimin e drithërave, të të lashtave dhe foragjereve, por veçanërisht të prodhimeve vendase si perimet vendase, duhet të promovohen. *Kooperativat* duhet të integrojnë makineritë dhe pajisjet e nevojshme dhe u duhet dhënë mundësia për të ngritur veprimtari të agroturizmit.

*Fermerët duhen mbështetur në mënyrë që të gjejnë vend në sektorin e bujqësisë vendase.*

Stimuj dhe lehtësim i taksave duhet të aplikohen në mënyrë që të shtohet aktiviteti i tyre dhe kështu të shtohet toka bujqësore e kultivuar në mënyrë efektive. Ngritja e shërbimeve

(në faqen  
paraardhëse)  
Peizazhi Fushor





të nevojshme duhet të mbështetet me kushtin që të garantohet përdorimi kolektiv i tyre. Rigjallërimi i sektorit bujqësor kërkon edhe përmirësimin e infrastrukturës përkatëse. Përveç mbështetjes së kooperativave dhe fermerëve (privat), sfera publike duhet të luaj rolin e saj direkt. Në veçanti, duhet të ngrihet një rrjet *i ndërtesave të shërbimeve bazë bujqësore* në lidhje të ngushtë me rrjetin rrugor dhe të garantojë sa më shumë të jetë e mundur akses të barabartë për fermerët.

Riorganizimi i bujqësisë duhet të integrojë edhe *rehabilitimin e sistemit të vaditjes dhe kullimit*, veçanërisht në zonat me kultivim me cilësi të lartë. Funksionimi i qetë i sistemit të zgjeruar bujqësor të kullimit, praktikisht, do të thotë sigurimi i kullimit të mirë të peizazhit fushor. Rehabilitimi lidhet me një sërë situatash të përpikta që shpesh korrespondojnë me ato vende ku sistemi bujqësor ndërfitet te sistemet e tjera (p.sh. infrastruktura rrugore, strukturat e urbanizuara, etj.). Tregje të vegjël të mirëshpërndarë në territor, për tregtimin direkt të prodhimeve ushqimore vendase, duhet të ndërtohen, përfshirë edhe qëllimin e gjallërimit të fushës dhe rritjes së lidhjes së popullsisë lokale me territorin.

- Urbanizimi i shpërndarë duhet të njihet dhe të adresohet

Urbanizmi i shpërndarë duhet të integrohet me fushat bujqësore për të krijuar një të tërë. Në mënyrë që të shtohet identiteti i strukturave urbane me dendësi të ulët të përhapur në fushë, duhet të favorizohet integrimi i kopshteve me perime dhe pemishteve në afërsi të shtëpive.

Procesi i parashikuar i mbushjes urbane të strukturave urbane me dendësi të ulët kërkon, për këtë rast, studime të kujdesshme ndërdisiplinore që lejojnë konsiderimin dhe interpretimin e tipologjive ekzistuese të banimit, raportin midis hapësirës së lirë dhe asaj të ndërtuar dhe sipërfaqeve të shtruara e të pashtuara, gjithashtu edhe mirëfunksionimin e parcelave bujqësore të mbetura. Parcelat e reja të urbanizuara duhet të sigurojnë infrastrukturën e tyre për furnizimin me ujë, kullimin, lëvizshmërinë e ulët ndërkohë që duhet të garantojnë edhe aksesin korrekt të kopshteve të perimeve dhe parcelave bujqësore.

- Çrregullimet mjedisore duhet të merren në konsideratë

Për të kundërvepruar ndaj përmytjeve të lokalizuara, nivelet e ulta të aksesibilitetit hapësinor, biodiversiteti i varfër dhe lidhja ekologjike, cilësia e ulët e ujërave sipërfaqësor – falë përdorimeve të shumta të herbicideve dhe fertilizuesve, shkarkimit të ujërave të zeza gjithashtu edhe shkarkimit të ujërave të zeza të patrajtuara dhe ndotësve të tjerë nga sektori industrial – dëmtojnë jetën në peizazhin fushor, ngritja e rrjetit të kullimit dhe vaditjes duhet të ecë dorë për dorë me krijimin e korridoreve të gjelbëruar përgjatë burimeve (përrenjve), kanaleve dhe llogoreve. Korrdioret e gjelbëruar do të sigurojnë mbrojtjen e biodiversitetit, kontrollin e përmytjeve, kontrollin e sedimentimit, kapacitetin e rezervuareve, ujë të pastër, popullata e peshqeve dhe peshkimi, streha kundër erës për të lashtat dhe bagëtitë, prodhimi i drurit, ruajtja e jetës së egër, aksesit hapësinor dhe kohezioni hapësinor.



Peizazhi fushor sot ndikohet nga dalja periodike e pakontrolluar nga shtrati i lumit Ishëm. Krijimi i zonave të përmytshme të programuara përgjatë lumit Ishëm do të sigurojë banueshmërinë e peizazhit fushor ndërkohë që ndërmjetëson kalimin nga peizazhi fushor në atë lumor.

### 7.1.3 Mbrojtja e Peizazhit Lumor

Lumi Ishëm - dhe degët e tij - shkon përgjatë kufirit lindor të bashkisë Vorë. Duke rrjedhur në drejtim të veriut, lumi Ishëm shkon paralel me vargjet e kodrave, kryqëzohet me disa struktura urbane dhe peisazhin e korridorit dhe dominon fushën. Krahas progresit të tij në të gjithë territorin, hapësira e lumit është ngushtuar progresivisht për t'i lënë hapësirë urbanizimit dhe përdorimit të tokës bujqësore. Lumi duhet të bëhet përsëri një bosht mbi të cilin të strukturohet territori.

Ruajtja/shtimi i peizazhit lumor kërkon dy linja kryesore masash.

- Duhet të krijohen zona të përmytshme-të programuara për t'i dhënë hapësirë ujit të lumit, ndërkohë që rrit korridorin lumor dhe grykëderdhjen e tij

Masat e parashikuara për parandalimin e përmytjeve lumore duhet të zbatohen, në mënyrë që njëkohësisht të përforcohet struktura e peizazhit lumor dhe të sigurohet që lumi të rifitojë qendërsinë e tij.

Krijimi i zonave të përmytshme të programuara në ndërprerjen Mukaj/Bruke duhet të rrisë edhe aksesibilitetin e zonave pranë bregut të lumit, ndërkohë që shton lexueshmërinë dhe biodiversitetin e korridorit lumor. Duhet të krijohen zona të reja të përmytshme dhe argjinatura të përforcuara si përbërës të një parku të vazhduar lumor.

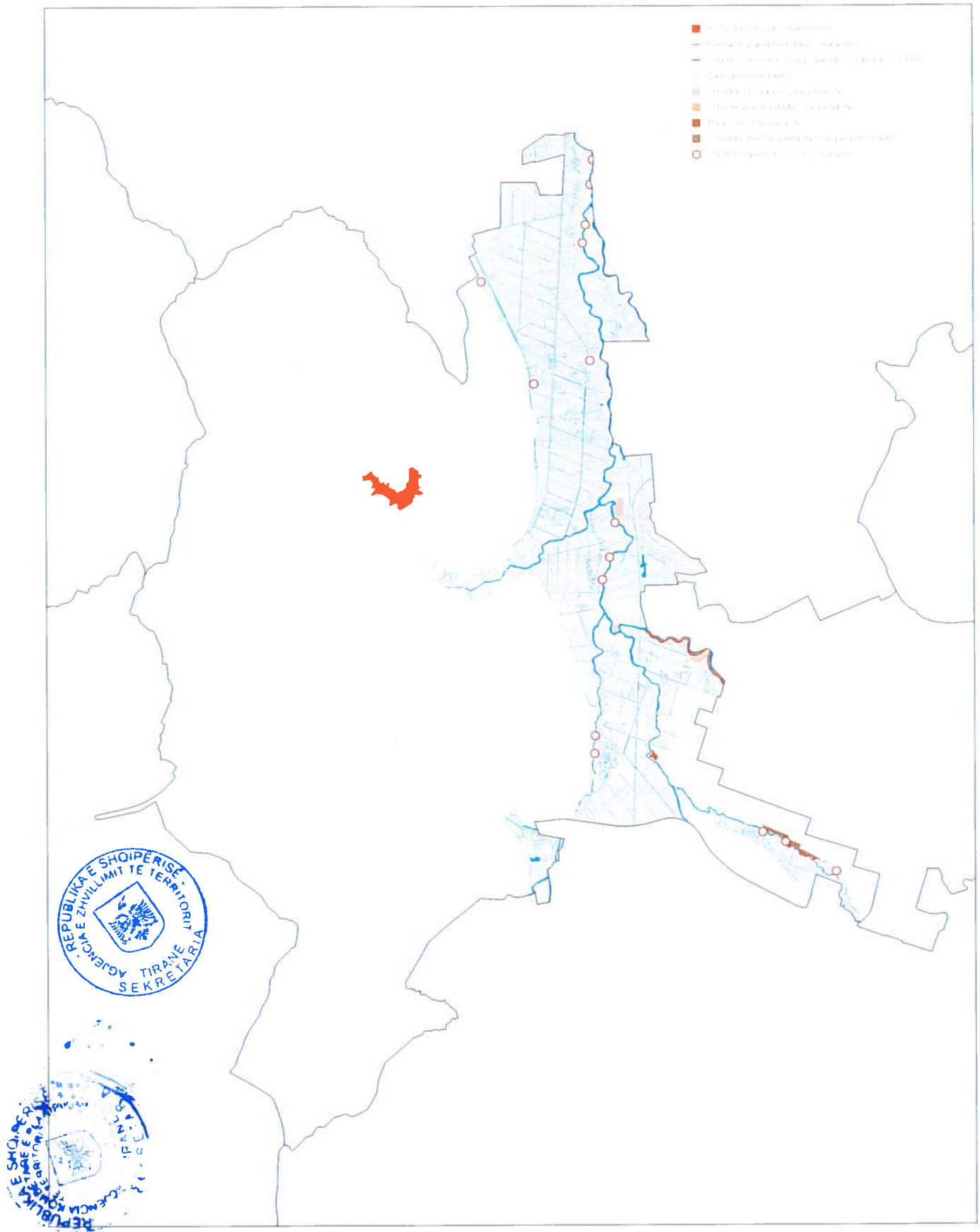
- Kontrolli i mbetjeve të ngurta nevojitet për të kundërvepruar ndaj procesit të gërryerjes së lumit

Baseni lumor i kullimit ka një ndikim direkt në sjelljen dhe konfigurimin e lumit. Procesi i gërryerjes që ndikon në lumin Ishëm duhet të neutralizohet duke ngritur pengesa sedimentesh përgjatë rrjetit të kullimit në kodra. Njëkohësisht, gërmimi i materialeve inerte duhet të kontrollohet në mënyrë që të evitohet ndikimi i dëmshëm në ekuilibrin e sedimenteve lumore.

### 7.1.4 Mbrojtja e Peizazhit Kodrinor

Në bashkinë Vorë, peizazhi kodrinor është gjithëpërfshirës. Ai është i përbërë kryesisht nga dy fragmente të së njëjtit varg malor, duke kaluar pjesën qendrore të territorit të bashkisë dhe disa kodra të vetmuara, ngulitur në peisazhin fushor. Peizazhi kodrinor





ndryshon shumë ndërsa akomodon parcela gruri - përfshirë pemë ulliri - dhe kullota, veçanërisht mbi shpatet e buta, tarracat kryesisht të braktisura, aty ku pjerrësitë bëhen më të thepisura dhe në zgjerimin e sipërfaqeve të garrigave dhe pyllit mbi pjesët më të larta. Përveç disa fshatrave të vjetër dhe zgjerimeve të tyre të vona, ultësirat janë shpesh të zëna nga urbanizim me dendësi të ulët.

Peizazhi kodrinor duhet të përballet me një numër sfidash të mëdha, përkatësisht kriza e sektorit bujqësor dhe braktisja e fushave dhe tarracave bujqësore që lidhen me të, paqëndrueshmëria dhe erozioni i shpateve të tyre, urbanizimi i shpërndarë i ultësirave dhe pakësimi progresiv i sipërfaqeve të veshura me shkurre dhe pyje dhe zonave të mbrojtura.

Ruajtja/shtimi i peizazhit kodrinor kërkon katër linja kryesore masash.

- Sektori bujqësor duhet të riorganizohet në mënyrë që të bëhet operativ dhe të lulëzojë

Në bashkinë e Vorës, peizazhi fitimprurës kodrinor po përballet me braktisje të gjerë të fushave bujqësore falë pamundësisë aktuale për të përfituar nga ky sektor, copëzimi ekstrem i pronave dhe parcelave, infrastruktura e papërshtatshme dhe e papërditësuar dhe mospërfillja e përhapur kulturore. Për më tepër, pjesa më e madhe e tarracave të zgjeruara nën pronësi shtetërore janë nxjerrë nga përdorimi, sepse pas rënies së regjimit komunist ato nuk u janë caktuar pronarëve. Mundësia e veprimit të bujqësisë është esenciale për mirëpërdorimin e kodrave. Në këtë linjë - sipas udhëzimeve të Bashkimit Evropian - fermerët duhet të konsiderohen edhe si operatorë themelor të territorit.

*Kooperativat* e fermerëve për kultivimin e drithërave, të lashtave dhe foragjereve, por veçanërisht prodhimet vendase si perimet vendase, pemët e ullirit, vreshtat dhe pemishtet duhet të promovohen. Kooperativat duhet të integrojnë makineritë dhe pajisjet e kërkuara dhe duhet t'u jepet mundësia për të ngritur aktivitete agroturistike.

*Fermerët duhet të mbështeten në mënyrë që të gjejnë hapësirë në sektorin bujqësor.* Stimujt dhe lehtësimi i taksave duhet të aplikohen në mënyrë që të rritet fuqishëm veprimtaria e tyre dhe si pasojë të shtohet toka bujqësore e kultivuar me efikasitet. Ngritja e shërbimeve të nevojshme duhet të mbështetet me kusht që të garantohet përdorimi kolektiv i tyre.

Kooperativat dhe privatët duhen inkurajuar për të marrë me qira tokat e tarracuara nën pronësinë e shtetit me kontrata koncesionare afat-gjata.

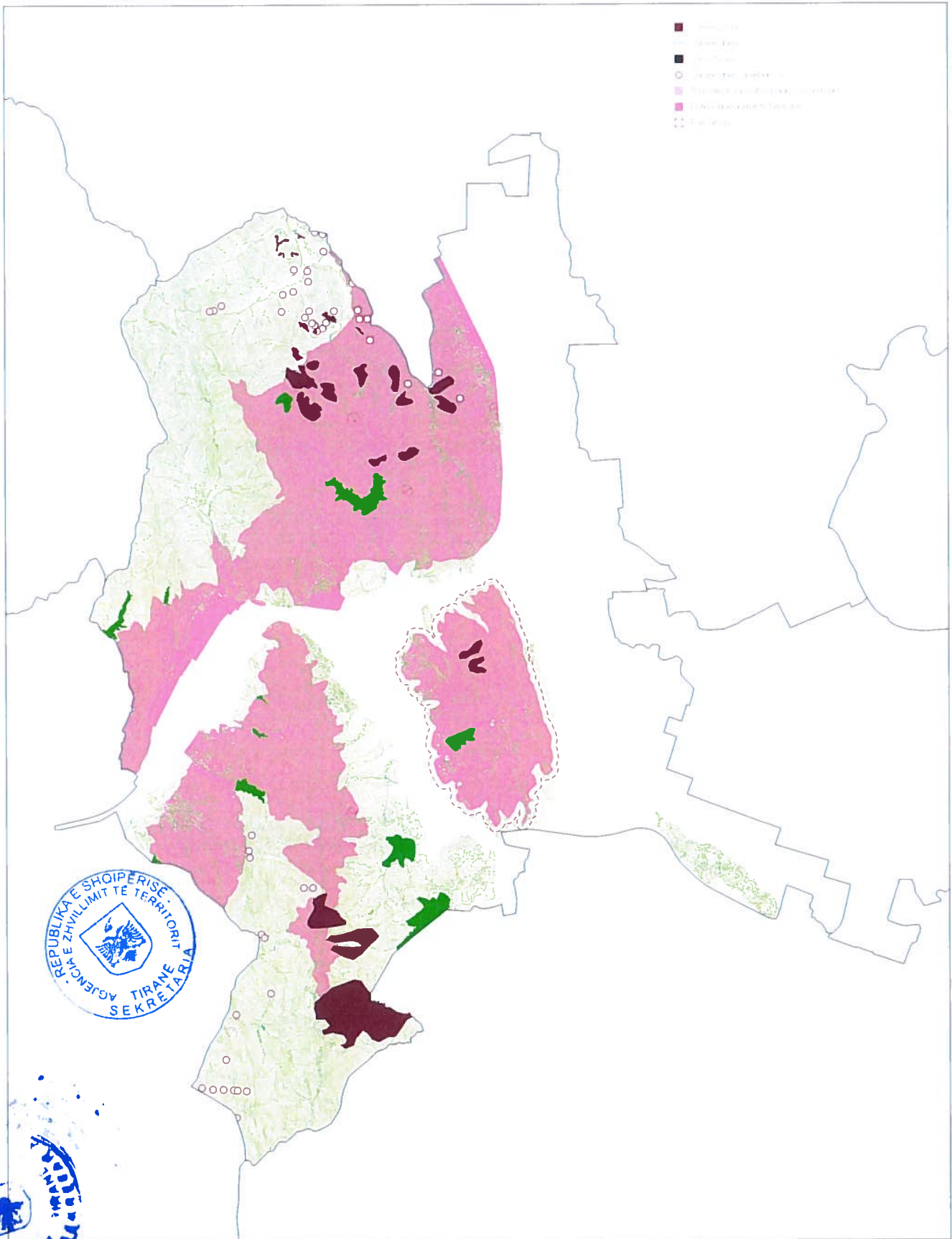
Rivitalizimi i sektorit bujqësor kërkon edhe përmirësimin e infrastrukturës që lidhet me të. Përveç mbështetjes së kooperativave dhe fermerëve (privat), sfera publike duhet të luaj pjesën e saj në mënyrë direkte. Në veçanti, një rrjet *ndërtesash shërbimi bazë për bujqësinë* - mullinj vaji dhe kantina në veçanti - duhet të ndërtohen në lidhje të afërt me rrjetin rrugor dhe të garantojnë sa më shumë të jetë e mundur akses për fermerët.

Riorganizimi i bujqësisë duhet të integrojë edhe *rehabilitimin e sistemit të vaditjes dhe kullimit*, veçanërisht në zonat me kultivim të cilësisë së lartë. Funksionimi i qetë i sistemit të zgjeruar bujqësor të kullimit, praktikisht, nënkupton sigurimin e qëndrueshmërisë së

(në faqen  
paraardhëse)  
Peizazhi Lumor









lartë të shpateve kodrinore dhe kullim më të mirë të kodrave. Rehabilitimi përfshin një numër situatash të përpikta, që shpesh korrespondojnë me ato vende ku sistemi bujqësor ndërpritet me sistemet e tjerë (p.sh. infrastruktura rrugore, struktura urbane, etj.).

Tregje të vegjël të mirëshpërndarë në territor për tregtimin direkt të prodhimeve ushqimore vendase duhet të ngrihen edhe me qëllimin e gjallërimit të fushës dhe shtimin e përkatësisë së popullatës venase të territorit.

Rezervuarët e vendosur në kodrat e Vorës duhet të rehabilitohen plotësisht, në mënyrë që të bëjnë mbledhjen e ujrave të shiut dhe në mënyrë rutinore sigurimin e ujit për ujitje. Rehabilitimi i rezervuareve dhe zonave përreth duhet të përfundojë deri në përshtatjen e rezervuarave në gurë kilometrik të parkut rajonal të Durrësit-Shijakut-Vorës.

- Qëndrueshmëria e faqeve kodrinore duhet të sigurohet

Rrëshqitjet e tokës dhe rrjedhja e mbetjeve të ngurta të cilat dëmtojnë peizazhin kodrinor të Vorës duhet të trajtohen urgjentisht.

Rehabilitimi i tarracave, i parashikuar për t'i bërë ato fitmiprurëse për bujqësinë, duhet të ecë dorë për dorë me pjerrësinë e tarracave dhe me ngritjen e rrjetit të kullimit, të dyja të nevojshme për të pakësuar kullimin dhe largimin e ujërave.

Së bashku me rrjetin e kullimit duhet të vendosen edhe pengesat e sedimenteve, për të kapur mbetjet e ngurta ndërkohë që pakësojnë edhe largimin e ujit dhe përmirësojnë rrjetin e kullimit. Në mënyrë të ngjashme, anët e kodrave rreth rezervuareve duhet të sigurohen për të evituar rrëshqitjet e tokës, kullimin e ujërave dhe sedimentimin e baseneve. Pyllëzimi-ripyllëzimi duhet të jetë sa më shumë i zgjeruar për të kundërvepruar ndaj rrëshqitjeve të tokës dhe kullimit (filtrimit të ujërave).

- Urbanizimi i shpërndarë duhet të njihet dhe adresohet

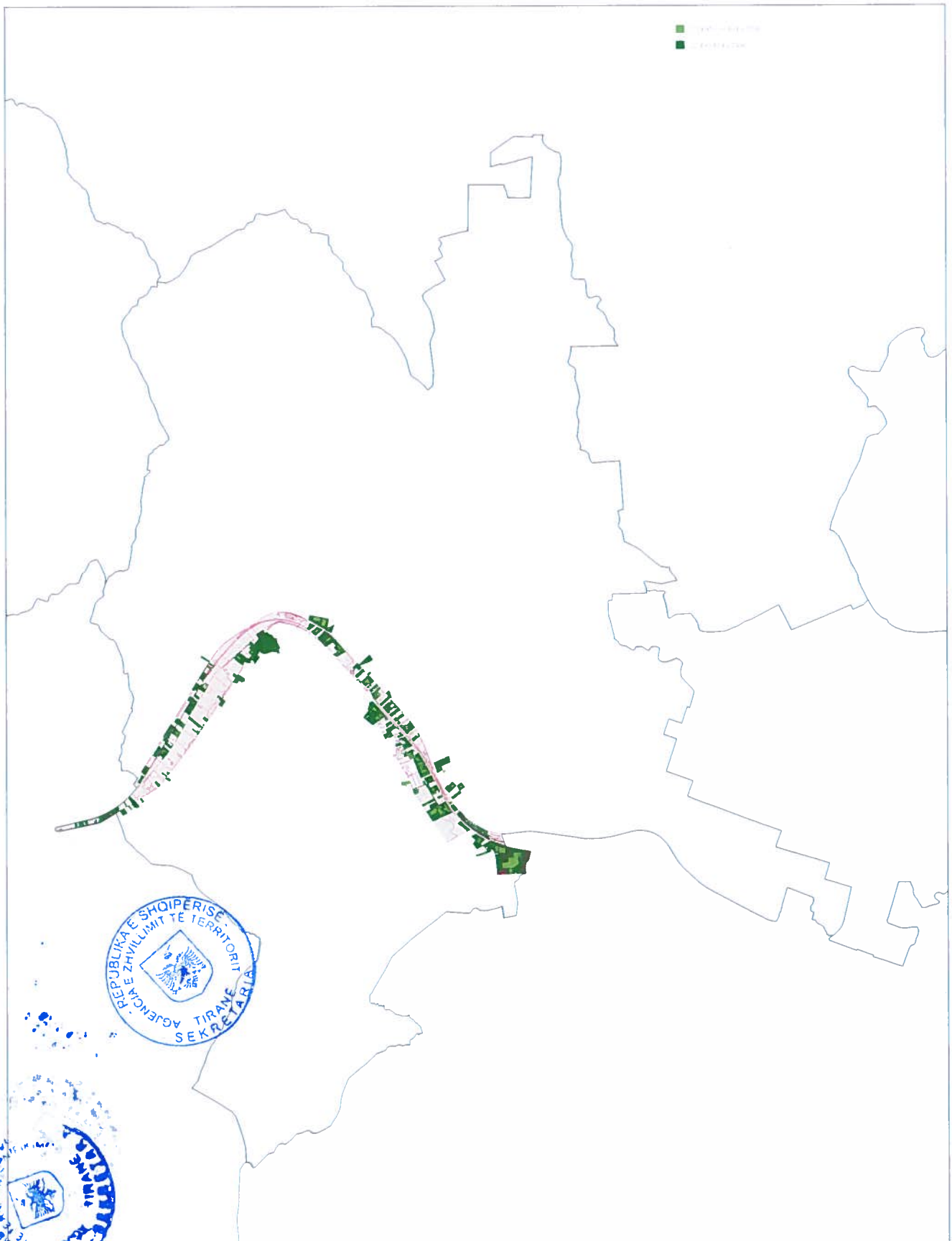
Urbanizimi i shpërndarë duhet të integrohet me fushat bujqësore, për të formuar një tërësi. Për të rritur identitetin e strukturave të urbanizuara me dendësi të ulët dhe shtëpitë e shkëputura të shpërndara mbi kodra, urbanizim që është i lidhur dhe koherent me strategjitë e sistemit urban dhe bujqësor, duhet të ndalohet dhe të bëhet subjekt i studimeve ndërdisiplinore sipas rastit. Këto studime duhet të konsiderojnë dhe riinterpretojnë tipologjinë ekzistuese të banesës, raportin midis hapësirës së lirë dhe asaj të ndërtuar dhe midis sipërfaqeve të shtruara e të pashtuara, ndryshimin midis përdorimeve të tokës. Në çdo rast, ndërtimi mbi kodra duhet të autorizohet vetëm pas prodhimit të dokumentacionit teknik të nevojshëm duke provuar se ndërtesa pajtohet me të gjitha kërkesat e qëndrueshmërisë strukturore dhe nuk favorizon rrëshqitjet e tokës dhe kullimin.

- Zonat e shkurrishtave, pyjet dhe ato të mbrojtura duhet të ruhen

Peizazhi kodrinor dëmtohet nga pakësimi progresiv i shkurnajave, pyjeve dhe zonave të mbrojtura, që është për shkak të legjislacionit të dobët, kapacitetit të ulët të fuqizimit të ligjit, mungesës së dokumenteve që përcaktojnë zgjerimin e tyre dhe mospërfilljes së

(në faqen  
paraardhëse)  
Peizazhi  
Kodrinor





përgjithshme kulturore. Shkurtnajat, zonat e pyllëzuara dhe *ato me interes të lartë natyror* duhet të dokumentohen. Rëndësia e këtyre zonave duhet të njihet dhe të ripohohet nga instrumentat e ndryshme të planifikimit, që duhet të integrojnë dokumentacionet dhe strategjitë përkatëse. Këto zona duhet të integrohen plotësisht në parkun e ri rajonal të territorit të Durrësit-Shijakut-Vorës.

Në veçanti, infrastruktura kolektive duhet të ngrihet për të bërë të aksesueshme këto zona me vlera të larta natyrore për përdorim të përditshëm dhe rekreacion. Për këtë arsye duhet të ngrihet një rrjet *shërbimesh të lehta* për veprimtari argëtuese - p.sh. belvedere (vendsoditje) dhe zona pushimi. Në mënyrë të ngjashme, *rezervuarët e ujit duhet të përshtaten në gurë-kilometrik "rekreativ"* dhe kështu të pajisen me zona pushimi dhe, në disa zona të përzgjedhura, me shërbime sportive, argëtuese dhe turistike. Aktualisht, arritshmëria e këtyre zonave duhet të shtohet duke krijuar rrugët e parkut rajonal dhe një rrjet shtigjesh.

Institucionet publike duhet të punojnë që të përhapin në mënyrë progresive akreditimin e këtyre zonave - dhe parkut rajonal - si pjesë të identitetit lokal. Duhet të prodhohen politika të veçanta mbrojtjeje, për të përcaktuar mbrojtjen e biodiversitetit, ndërkohë që vendosin zonat pa ndërtim dhe parashikojnë pajisje të lehta rekreacioni për përdorim të respektueshëm të zonës. Zonat prioritare, për të cilat hartimi i politikave të mbrojtjes është i nevojshëm, janë kryesisht pyje të ulët si ata të Prezës, Kuçit, Shetelit, Marikajt. Fusha të tjera mbi kodrat që duhet të ruhen janë ato të shtrira mbi malin e Vorës dhe Vjetër-Mukaj-Bërxullë, që do të bëjnë pjesë në parkun urban të Vorës.

#### 7.1.5 Mbrojtja e Peizazhit të Korridorit

Këto pesë peizazhe përshkohen nga një sistem infrastrukturor tërthor, i cili kalon në drejtimin lindje-perëndim. Ky peizazh përkon me korridorin ekonomik Durrës-Tiranë dhe konsiston në një paketë linjash infrastrukturore (rrugë, autostrada dhe linja hekurudhore), përgjatë të cilave vendbanimet dhe shërbimet e prodhimit janë të shpërndara linearisht. Deri më sot eksperiencia e këtij peizazhi ka qenë perceptimi dominues i territorit: është shumë i rëndësishëm dhe strategjik në lidhje me situatën kombëtare dhe ndërkombëtare, por nuk duhet të bëhet peizazhi dominues apo vektori kryesor i zhvillimit ekonomik dhe hapësinor.

Korridorit përbën një kërcënim në vetvete për shkak të tërheqjes së veprimtarive ekonomike dhe rritjes së trafikut, duke qenë edhe e vetmja infrastrukturë rrugore në hartë: për këto arsye, në bashkinë e Vorës, përkufizimi i zonave pa ndërtim dhe kufizimi i zonave ekonomike janë esencial për ruajtjen e peizazhit të afërt nga zaptimi i padisiplinuar. Në këtë kuadër, konsolidimi i përhapjes industriale dhe veprimtarive ekonomike në pole ekonomike do të jetë veprimi kyç për t'u kryer përgjatë hapësirës së korridorit infrastrukturor. Gjendja specifike e qendrës së Vorës kërkon krijimin e një rruge dytësore për autostradën, për të shmangur ndeshjen e drejtpërdrejtë të qendrës së qytetit me auto-



(në faqen  
paraardhëse)  
Peizazhi i  
Korridorit

stradën dhe duke lejuar zgjerimin pasues të qytetit. Përveç kësaj, mbyllja e hyrjeve direkte të ndërtesave tregtare dhe industriale që përballen direkt me autostradën dhe ndërtimi alternativ i rrugëve dytësore do të sigurojnë një funksionim më të mirë e të sigurt.

## 7.2 Programi i mbrojtjes së burimeve ujore

Territori i Vorës is është i pasur si në ujëra sipërfaqësor ashtu edhe në nëntokësor. Megjithatë, shpesh uji është parë edhe si një kërcënim. Gjatë stuhive ekstreme, teprica e ujit nga Lumi Ishëm dhe/ose shfaqja e kërcënimeve rrezikojnë njerëzit dhe pronat, si në zonat urbane ashtu edhe në ato rurale. Ndryshimet në strukturat e preceptimit dhe tepricat e keqpërdorura të ujit shpesh rezultojnë në mungesë të furnizimit me ujë të pijshëm dhe për vaditje. Pasojat dëmtojnë furnizimin me ujë të shtëpive dhe veprimtarive bujqësore respektivisht. Në krye të kësaj, shkarkimi i pakontrolluar i ujërave të zeza të patrajtuara - ose vetëm pjesërisht të trajtuara - dhe substancave ndotëse të prodhuara nga sektori industrial, sektori bujqësor dhe - për arsye kulturore - nga shoqëria civile, kërcënojnë cilësinë e burimeve ujore dhe përdorimin e tyre.

Mbrojtja e burimeve ujore është themelore për të garantuar gjallërimin e territorit në periudha të shkurtra dhe të gjata.

Një numër strategjish - dhe veprimesh - janë parashikuar për të mbrojtur cilësinë e ujit dhe për të parandaluar ndikimet që lidhen me çështjet e sasisë së tij. Ato mund të grupohen në katër seksione kryesore:

*Përmirësimi i cilësisë së ujit është një objektivi kyç që arrihet vetëm duke ndaluar shkarkimin dhe shpërhapjen e ujërave të zeza të patrajtuara dhe lëngjeve të ndotur*

Meqë në territor ndotja është e përhapur dhe e shumëfishtë, një detyrë si kjo kërkon punë në disa fronte në të njëjtën kohë.

Pikë së pari, shkarkimi i pakontrolluar i ujërave të zeza të patrajtuara – ose vetëm pjesërisht të trajtuara – shtëpiake dhe industriale duhet të ndalojë. Në këtë aspekt, sistemi ekzistues i ujërave të zeza, që sot i shërben qendrës së Vorës dhe vendbanimeve të Marqinetit dhe Marikajt, duhet të shtrihet për t'i shërbyer një numri më të madh përdoruesish, të vendosur në afërsi të rrjetit ekzistues. Zonat prioritare për zgjatje të kanalizimit janë Vorë e Vjetër, Shargë, Marqinet, Gjokaj dhe Marikaj. Njëkohësisht, tre rrjete tubacioni duhet të bashkohen në një rrjet të zgjeruar dhe të pajisen me një impiant të ri trajtimi (Fusha e Drurit Bukur). Sistemi i trajtimit duhet të integrojë edhe përpunimin natyror dhe një sistem për mbledhjen e ujërave të zeza të trajtuara, në mënyrë që këto rrjedhje, më vonë, të përdoren për qëllime ujitjeje.

Tubacioni kryesor i rrjetit të kanalizimit që shërben për Vorën, Marqinetin dhe Marikajn dhe rrjetet e vogla për Ahmetaq, Bërxull, Domje dhe Prezë duhet të përmirësohen, si-kurse këto zona sot janë të shqetësuara nga probleme të çarjes së tubacioneve dhe ngan-





jëherë, sidomos gjatë shirave të dendur, grafullimi i ujërave të ndotur. Në këtë drejtim, Vora e Vjetër, Sharga, Marqineti, Gjokaj Marikaj, Ahmetaqi, Bërxulli dhe Domja janë zona prioritare.

Zgjerimi i tubacioneve të kanalizimeve të rrjeteve të vogla është e nevojshme, sidomos për ato zona të banuara që ndodhen në afërsi të së njëjtëve mini-rrjete ekzistues. Zonat me përparësi të lartë për zgjerimin e rrjeteve të kanalizimit janë Ahmetaq, Bërxull, Domje dhe Prezë.

Sistemet ekzistuese të trajtimit të ujërave të zeza, të cilat përfundojnë në tubacionet e mini-rrjeteve të ujërave të zeza të Bërxullit, Prezës, Ahmetaqit dhe Domjes, duhet të përmirësohen për të kryer përpunimin më të mirë të ujërave të zeza. Prandaj, zinxhirët ekzistues të trajtimit, që kryejnë trajtim parësor, duhet vetëm të përmirësohen me ligatina të ndërtuara dhe/ose shirita pyjorë mbrojtës.

Së fundi, një skemë mirëmbajtjeje duhet të zbatohet për të siguruar mirëfunksionimin e mekanizmave të ndryshëm të ujërave të zeza, në afate të gjata.

Për të mbledhur ujërat e zeza të lëshuara nga vendbanime të largëta dhe të dendura, duhet të krijohen mini-rrjete të ndara për mbledhjen e ujërave të zeza dhe trajtimin e tyre – përfshirë zinxhirin e ndërtuar të trajtimit të ligatinave për të realizuar trajtimin dytësor të ujërave të zeza.

Për familjet e largëta jashtë rrjetit, të cilat nuk janë lidhur ende me kanalizimet, ndërtimi i gropave septike për trajtimin parësor duhet të bëhet i detyrueshëm dhe instalimi i pajisjeve të decentralizuara për trajtimin dytësor të ujërave të zeza duhet të mbështetet fuqishëm.

Mbrojtja dhe përmirësimi i cilësisë së ujit kërkon përpjekje të veçanta për të rregulluar shkarkimin e ujërave të zeza që gjithashtu ka ndikim negativ në cilësinë e ujit (kryesisht për shkak të përhapjes së ndotësve në tokë). Vendgroposjet (landfillet) ilegale të përhapur në territor duhet të mbyllen dhe të dezinfektohen.

Në fund, përdorimi i plehërave dhe herbicideve në sektorin bujqësor duhet të kontrollohet në mënyrë më strikte. Ndërkohë rekomandohet të punohet për të përhapur në mënyrë progresive veprimtaritë bujqësore dhe për të përfituar nga pjelloria natyrore e tokës. Riciklimi i mbetjeve organike dhe përdorimi i kompostimeve në prodhimin bujqësor duhet të promovohet nga bashkia.

Të dy guroret aktive dhe të lodhura për nxjerrjen e materialeve inerte duhet të monitorohen dhe të rregullohen, për të shmangur ndotjen e ujit nëntokësor dhe akuiferet.

*Ruajtja e ujit të shiut dhe evitimi i shpërdorimit të ujit janë themelore për të siguruar sasinë e ujit*

Tubacionet kryesore të rrjetit ekzistues të ujit të pijshëm duhet të shtohen për të pakësuar rrjedhjen e përhapur të ujit të pijshëm – si dhe filtrim i ujërave të ndotura në sistem. Për këtë ndërhyrje, zonat me prioritet të lartë janë: sistemi që i shërben Shargës, sistemi që shërben Marikajt, sistemi që shërben Bërxullës dhe sistemi që shërben Domjes.



(në faqen  
paraardhëse)  
Peizazhi  
Korridorit



Për më tepër, rezervuaret ekzistues të vendosur mbi kodrat e bashkisë së Vorës duhet të rehabilitohen në mënyrë që të realizojnë vazhdimisht grumbullimin e ujit. Meqë sistemi i vaditjes është ndikuar nga ndërprerjet dhe rrjedhjet – për shkak të mungesës së mirëmbajtjes dhe/ose kujdesit –, rrjeti i vaditjes duhet të rehabilitohet. Rehabilitimi përfshin kanalin kryesor, stacionin e pompimit hidrik, rrugët, ndërtesat dhe infrastrukturën që e shoqëron.

Ujërat e zeza të trajtuara janë një burim, ripërdorimi i mundshëm i të cilave duhet të përfshijë veçanërisht ujitjen. Impianti i ri i trajtimit që do t'i shërbejë Vorës, Marqinit dhe Marikajt duhet të përfshijë përpunimin natyror dhe një sistem për mbledhjen e ujërave të zeza të trajtuara, për ripërdorimin e mëvonshëm të ujërave të zeza të trajtuara. Sistemi i ri i ruajtjes do të duhet pastaj të lidhet me rrjetin e ujitjes bujqësore, për të ofruar ujërave të zeza të trajtuara.

*Cilësia fizike e trupave të ujit duhet të rritet në mënyrë që të pakësohet rreziku i përmbytjeve*

Aseti hidrogjeologjik i Vorës duhet të përmirësohet urgjentisht, pasi në dekadat e fundit, për shkak të ndryshimit të përdorimit të tokës – urbanizimi, shpyllëzimi, braktisja e tokës, mbushja e ligatinave në favor të bujqësisë, kullotat apo urbanizimi, etj. – dhe shfrytëzimit të tokës – p.sh. gërmimet e parregulluara –, po ndodhin shndërrime të pakontrolluara të sistemit të kullimit dhe të lumenjve në veçanti. Në kodra, pengesat e sedimenteve duhet të vendosen për të kapur mbetjet e ngurta ndërkohë që pakësojnë largimin e ujit dhe përmirësojnë rrjetin e kullimit. Restaurimi i tarracave të braktisura nëpërmjet pastrimit nga bimësia, si formësimi i shpateve dhe ngritja e rrjetit të kullimit, është i nevojshëm jo vetëm për të siguruar toka të reja fitimprurëse për kultivim por gjithashtu për të ulur kullimin dhe largimin e ujërave. Përveç kësaj, në terma afatgjatë, ish rezervuari Gjec-Kodër mund të rinovohet që të mbajë ujërat e rreshjeve -dhe të sigurojë ujë për ujitje. Kjo do të ulë, më tej, sasinë e ujërave që derdhen në lumin Ishëm.

Përmirësimi i rezervuareve ekzistues është themelor për të pakësuar shkarkimin e mbetjeve në rrjedhën e poshtme duke marrë në konsideratë faktin se rezervuarët mund të realizojnë edhe mbajtjen e ujërave të shiut. Meqë është shumë e rëndësishme dhënia e hapësirës për lumin Erzen, në periudhë afat-gjatë sedimentet e tij duhet të mblidhen dhe mundësisht të ripërdoren – ky veprim kërkon studim dhe vlerësim të kujdesshëm . Njëkohësisht, është e rëndësishme të sigurohen vendbanimet dhe kultivimet me vlerë kundër përmbytjeve. Parandalimi i përmbytjeve është i mundur vetëm në qoftë se i krijohet hapësirë ujit dhe sedimenteve. Kjo do të kompensojë, pjesërisht, kapacitetin e reduktuar të rrjedhës së lumit dhe, nëse zonat e kontrolluara të përmbytjes janë të ruajtura, ato do të lejojnë menaxhimin e vazhdueshëm të sedimenteve të transportuara nga lumi, në rast të regjimeve të larta të rrjedhjes. Ish zonat e vërshimeve të prerjes tërthore Domje / Gjeç-Fushë të lumit Ishëm duhet të riorganizohen për të kryer ndalimin e ujit dhe sedimenteve, sa më shumë të jetë e mundur. Zmadhimi, ruajtja dhe mirëmbajtja



e sistemit të vogël të kullimit që sot u shërben në mënyrë të pakontrolluar fushave bujqësore, rrugëve, shtëpive, etj. është themelor për të siguruar kullim të mirë, për të shmangur përmbytje të lokalizuara dhe për të pakësuar shpërdorimin e burimeve të mundshme si uji i shiut. Prurjet e ujit të shiut nuk duhet të përzihen me ujërat e zeza dhe madje duhet të mbahen në sipërfaqe. Në zonën e dendur urbane, sistemi i kullimit duhet të përmirësohet progresivisht – ose të ngrihet – ndërkohë që shton peizazhin urban. Në zonat periferike dhe rurale, vazhdimi i ish-sistemit të kullimit, që fillimisht i shërbente bujqësisë, duhet të garantohet, verifikohet dhe të mirëmbahet me kujdes. Kapaciteti i rrjetit të kullimit duhet të përditësohet në varësi të sasisë së shtuar të sipërfaqeve të shtruara dhe ndryshimeve të tjera domethënëse të përdorimit të tokës që ka ndodhur gjatë dekadave të fundit.

### 7.3 Ruajtja dhe zgjerimi i hapësirave të gjelbëruara ekzistuese

Ruajtja e hapësirave të gjelbra ekzistuese dhe zgjerimi i tyre për bashkinë e Vorës ndjek vizionin dhe veprimet e Planit të Përgjithshëm Vendor për Vorën sipas ligjit Nr. 87/2017 “Për zonat e mbrojtura” .

Sipas vizionit, veprimeve dhe strategjive të parashtruara në Planin e Përgjithshëm Vendor të Durrësit, Shijakut dhe Vorës, qëllimi është për të forcuar tre peisazhet ekzistuese gjatësore që mund të njihen në territorin e tri bashkive, dy prej të cilave janë të pranishme në bashkinë e Vorës.

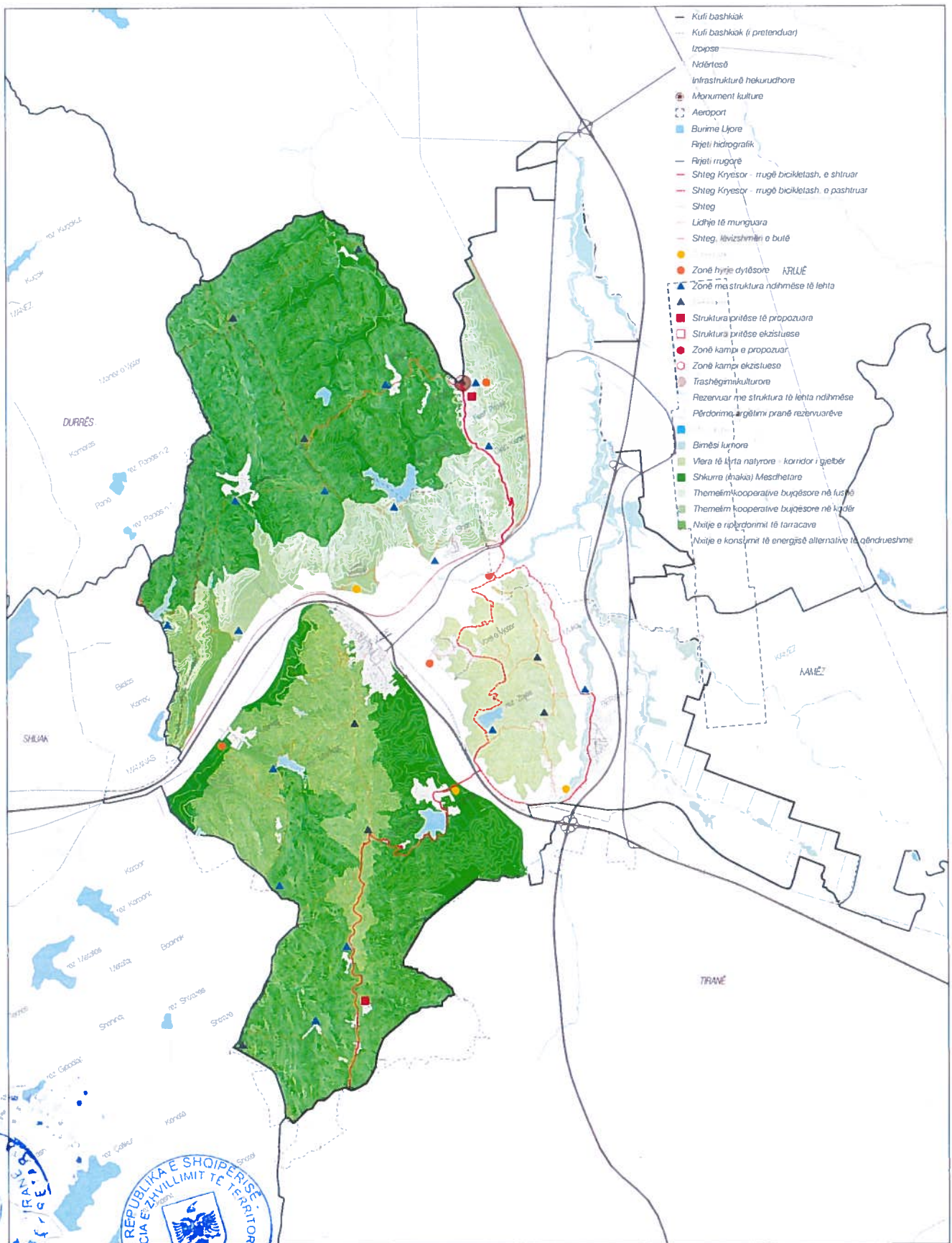
Këta peizazhe paralele janë: peizazhi bregdetar, peizazhi lumor dhe peizazhi kodrinor. Në Vorë, vetëm peizazhi lumor dhe ai kodrinor përshkojnë territorin. Për më tepër, ruajtja dhe zgjerimi i hapësirave të gjelbra në brendësi të këtyre peizazheve gjithashtu duhet të strukturojë dhe të theksojë figurën e parkut rajonal trans-bashkiak, duke u mbivendosur me ta.

Tre peizazhet ndërtohen nga një sekuençë elementesh për mbrojtjen, ruajtjen dhe shtimin e specieve të faunës dhe florës, duke lejuar në të njëjtën kohë aksesin e lehtë të vizitorëve në zonat e parkut rajonal.

Në territorin e Vorës, duke filluar nga lindja, peizazhi lumor është formuar nga elementët natyrorë të mëposhtëm: bimësia përgjatë lumit, ish shtretërit e lumenjve dhe fushat lumore të lumenjve.

Peizazhi kodrinor është formuar nga elementët natyrorë të mëposhtëm: elemente të rëndësishme natyrore (pyjet e dushkut dhe të ahut), bimësi tipike e klimës mesdhetare (shkurre të ulëta dhe disa pyje të ulëta të dendura, në afërsi të fshatrave si Prezë, Kuç, Marikaj), rezervuarë artificialë, tarraca bujqësore dhe parku urban i Vorës, i cili është formuar nga mali i Vorës dhe Vjetër-Mukaj-Bërxullë. Për më tepër, disa elemente hapësimore të afërta, që i përkasin peisazhit të zonës, kontribuojnë për të përforcuar peizazhet natyrore të përmendura më lart, të cilat janë kryesisht rreshtat me bimësi përgjatë kanaleve.







Peizazhet gjatësorë të përfutur mund të përcaktohen si korridore ekologjike sipas ligjit, pasi ata janë segmente të peizazhit që lidhin bio-qendrat dhe mundësojnë migrimin e organizmave dhe komuniteteve të tyre, si edhe shkëmbejnë informacionin gjenetik midis tyre. Bio-qendrat ekzistuese dhe të reja janë gurë kilometrik që i përkasin peizazhit aty ku ka kushte afat-gjata për riprodhimin, veprimtaritë jetësore të organizmave dhe zhvillimit natyror të komuniteteve të tyre.

“Piketat” e peizazheve të përshkruar që përshkojnë bashkinë e Vorës, janë themelore për të formuar korridore ekologjike të plota së bashku me korridoret ekologjike kombëtare. Në fakt, peizazhet lumore dhe kodrinore janë të lidhura në këtë rast me sipërfaqet e gjelbra/natyrore fqinje, në mënyrë që të formojnë një sistem të vazhdueshëm, në një shkallë më të gjerë, përtej bashkisë Vorë. Për bashkinë e Vorës, në anën lindore, lidhjet janë krijuar me bashkinë e Krujës dhe atë të Tiranës. Peizazhi lidhet me unazën e gjelbër përreth Tiranës dhe me parkun rajonal të Krujës. Për më tepër, vazhdimësia e korridorit natyror Ishëm duhet të garantohet.

#### 7.4 Zona kritike – cilësia e ujit, tokës, ajrit dhe pikat e nxehta (*hotspots*)

Analiza e territorit të Vorës ka treguar praninë e disa zonave që mund të jenë të ndotura (infektuara), në të cilat Plani parashikon të ndërhyjë deri në mbrojtjen e burimeve hidrike, tokës dhe cilësisë së ajrit.

Në përfundim të një analize të plotë të rrezikut të ndotjes për mjedisin natyror, territorin e urbanizuar dhe shëndetin publik, duhet të kryhet një karakterizim mjedisor specifik i zonave nëpërmjet marrjes së kampioneve dhe analizës së tokës, nëntokës, ujërave nëntokësore dhe sipërfaqësore dhe të përbërësve mjedisor që mund të kenë qenë të interesuar për migrimin e sustancave të pranishme në burimet e ndotjes (infektimit). Ky hetim mjedisor finalizohet veçanërisht për të:

verifikuar ndikimin e ndotjes së gjeneruar nga matrica të ndryshme mjedisore;

evidentuar burimet e infeksionit, midis tyre strukturat e çmontuara, impiantet në aktivitet, mbetje të grumbulluara apo tokë e infektuar dhe çfarëdolloj elementi tjetër i dukshëm në impaktin e parë;

përcaktuar, konfirmuar dhe integruar të dhënat që lidhen me karakteristikat gjeologjike, hidrogjeologjike, pedologjike, hidrologjike të zonës dhe të çdo përbërësi tjetër mjedisor që lidhet me zonën e interesuar;

përcaktuar me kujdes zgjerimin dhe karakteristikat e ndotjes së tokës, të nëntokës, të materialeve të mbetura, të ujërave nëntokësore dhe sipërfaqësore dhe të matricave të tjera mjedisore në lidhje me të.

Faza që plotëson planin e karakterizimit është analiza e rrezikut sanitaro-mjedisor, që përfaqëson instrumentin më të avancuar mbështetës të vendimeve në menaxhimin e zonave të infektuara dhe që konsiston në vlerësimin, në rrugë sasiore, e rreziqeve për shëndetin e njerëzve të lidhur me praninë e ndotësve në matricat mjedisore në bazë të të

(në faqen  
paraardhëse)  
Vorë: Parku  
territorial



cilave merren vendime të realizueshme e të qëndrueshme për sigurimin dhe/ose bonifikim e mundshëm të zonës.

Në kapitullin aktual synohet të sillen disa kritere të përgjithshme për sigurimin, bonifikimin dhe restaurimin mjedisor të zonave të infektuara, ujë, tokë dhe ajër, ndërhyrje që duhet të vlerësohen në bazë të kushteve specifike të vendit dhe të rezultateve të karakterizimit mjedisor të pikave të nxehta të evidentuara

#### 7.4.1 Cilësia e ajrit

Çështjet mjedisore mbi Vorën janë njësoj të gjendura në të gjithë zonën, me një rritje për shkak të afërsisë së qytetit të Tiranës, edhe vetëm prej pranisë së aeroportit. Niveli i lartë i ndotjes së ajrit është për shkak të pranisë së industrive dhe prej rritjes së qarkullimit të automjeteve, (është për t'u theksuar prania e autostradës që përshkon qendrën e qytetit), e cila ka rritur në mënyrë eksponenciale emetimet e CO2 për shkak të qarkullimit të automjeteve shumë ndotëse. Edhe procesi i deponimit të mbetjeve krijon një faktor presioni për gjendjen e cilësisë së ajrit, për sa kohë që mbeturinat e grumbulluara në deponi emetojnë ndotës në ajër (metan, dioksid karboni, përbërje orbanike të paqëndrueshme jo-metan)

Me qëllim përmirësimin e kushteve atmosferike të territorit është e nevojshme të vendoset një program strategjik që evidenton direktiva të ndërhyrjeve për t'u ndjekur:

Hartimin e një inventari të burimeve të ndotësve;

Veprime strategjike për pakësimin e ndotjes së prodhuar nga trafiku lokal;

Veprime strategjike për pakësimin e ndotjes së prodhuar nga përdorimi i energjisë;

Veprime për pakësimin e emetimit të derivantëve të veprimtarive prodhuese.

*Hartimin e një inventari të burimeve të ndotësve*

Informacioni në lidhje me emetimin sigurohet nëpërmjet ndërtimit dhe përditësimit të vazhdueshëm të një inventari të burimeve të ndotësve të pranishëm në territor. Me inventar të emetimeve nënkuptohet një seri e organizuar të dhënash për sasinë e ndotësve të lëshuar në atmosferë nga burime natyrore dhe veprimtari antropike, të lokalizuara në territor me teknika të përshtatshme gjeoreferimi.

Ekzistojnë dy qasje të ndryshme për të plotësuar një inventar emetimesh:

Metoda nga poshtë-lart, që konsiston në llogaritjen e emetimeve duke filluar nga të dhënat e detajuara (p.sh. emetimi nga trafiku në një njësi territoriale, duke filluar nga numri i pasazheve deri te tipi i automjeteve);

- Metoda nga lart-poshtë, që fillon nga të dhënat komplekse të përmbledhura dhe i shpërbën në funksion të parametrave të ndryshëm (p.sh. nga konsumi total i lëndës djegëse për ngrohje duke shkuar deri te konsumi për një njësi territoriale).





### *Veprime strategjike për pakësimin e ndotjes së prodhuar nga trafiku lokal*

Veprimet e evidentuara në këtë sektor propozojnë reduktimin e ndotjes të prodhuar nga trafiku (oksid azoti, pluhura të imët, benzen, gas me efekt serrë) duke favorizuar përdorimin e mjeteve të transportit të ndryshme nga automjetet, si transporti publik dhe përhapja e lëvizshmërisë të butë, duke promovuar si strategji pikërisht ngritjen e rrjetit hekurudhor (për transportin e pasagjerëve dhe të mallrave) – referuar strategjisë O7S1 “Ngritja e rrjetit të trenave për pasagjerët dhe mallrat” – dhe realizimit të rrugëve për këmbësorët dhe pistat e biçikletave aty ku nuk janë të pranishme – referuar strategjisë O7S2 “Krijimi i rrjetit të lëvizshmërisë së butë”.

### *Veprime strategjike për pakësimin e ndotjes së prodhuar nga përdorimi i energjisë*

Veprimet janë hartuar për të pakësuar emetimet e ndotësve atmosferik të ardhur nga prodhimi dhe përdorimi i energjisë (ngrohja e shtëpive, sistemi i ndriçimit, pajisjet elektroshtëpiake) nëpërmjet masave specifike që favorizojnë kursimin dhe përdorimin efikas të energjisë, duke aplikuar teknologjitë e pështatshme në fushën e banimit dhe të impiantistikës, duke inkurajuar diversifikimin e lëndëve djegëse dhe burimeve të rinovueshme (duke integruar aspektet energjitike në planifikimin territorial duke rritur efikasitetin energjitik në shkallë territoriale).

Është normativë e mirë edhe parashikimi i një veprimtarie formimi drejtuar publikut, për përdorimin efikas dhe racional të burimeve energjitike dhe një formim teknik për personelin e specializuar.

### *Veprime për pakësimin e emetimit të derivantëve të veprimtarive prodhuese*

Këto veprime i referohen pakësimit të emetimit të ndotësve nga veprimtaritë prodhuese, nga njëra anë duke promovuar përmirësimin teknik dhe teknologjik qoftë për aktivitetet industriale ashtu edhe për ato artizanale, nga ana tjetër duke përcaktuar kufi për emetimet për realitetin rajonal, në fushën e lëshimit të autorizimit për zhvillimin e veprimtarive të tilla.

Ngelet me rëndësi themelore një monitorim i vazhdueshëm që lejon verifikimin e përmirësimit të cilësisë së ajrit në vazhdim të veprimeve të ndërmarra, ose të mbahen nën kontroll zhvillime të mundshme pozitive/negative.

Masat e evidentuara u sigurojnë qytetarëve dhe administratave lokale informacionet e sakta mbi gjendjen e cilësisë së ajrit, mbi masat për reduktimin e emetimit në disa sektorë specifik dhe mbi sjelljet korrekte. Për këtë, mbështetet një veprimtari formuese drejtuar teknikëve dhe administratorëve, në mënyrë që inovacionet e para të bëhen pa-suri e përbashkët dhe të zhvillohet një sipërmarrje specifike dhe orientuar dhe realizim e fushatave të informimit dhe sensibilizimit, konferencave drejtuar qytetarëve mbi temat



e ndotjes atmosferike.

#### 7.4.2 Cilësia e ujit

Territori i Vorës është i pasur me burime ujore, veçanërisht liqene dhe përshkohet nga një shtrirje e lumit Ishëm.

Për të përmirësuar kushtet kimiko-fizike të ujërave të territorit, në mënyrë të pavarur midis lumenjve, deteve dhe akuifereve, është e nevojshme të vendoset një program strategjik që evidenton direktiva ndërhyrjeje si vijon:

Zbulimi i burimeve të ndotjes;

Bonifikimi i zonave më shumë të ndotura;

Realizimi i një rrjeti të përshtatshëm kanalizimesh.

##### *Zbulimi i burimeve të ndotjes*

Zbulimi i burimeve të ndotjes është i domosdoshëm për të hartuar një program ndërhyrjeje. Në territorin e Vorës janë të ndryshme burimet e ndotjes: impiante në aktivitet dhe qendrat e banuara që shkarkojnë mbetjet direkt në rrjedhat ujore, në kanalet e kullimit dhe si rrjedhojë në det; groposjet e realizuara në breg të lumit dhe në shtretërit e lumit, të cilat përmythen dhe tërhiqen në rastet e vërshimeve, duke përfshirë mbetjet e hedhura drejtpërdrejt në rrjedhat ujore, për shkak të ndërëgjegjësimit të pakët të qytetarëve ose gjithsesi në shkarkimet abuzive që filtrojnë substanca të ndotura nën tokë, duke arritur shtresat e lumit.

Ndotja e ujërave sipërfaqësore po ndikon në cilësinë e atyre nëntokësore dhe të atyre bregdetare. Duke identifikuar burimin e kontaminimit dhe llojin e ndotjes është e mundur të njohësh zonat më të ndotura dhe të përcaktosh ndërhyrjet e sigurisë dhe bonifikimit, për parandalimin e ndotjes së ujit.

##### *Bonifikimi i zonave më shumë të ndotura*

Ndërhyrjet e bonifikimit realizohen në vendet e ndotura nga prodhimet, substancat dhe materialet e origjinave dhe karakteristikave të ndryshme, në kuadër të aplikimit të masave të sigurisë për emergjencë apo të përkohshme, ose si ndërhyrje parësore. Bonifikimi i zonave shumë të ndotura kryhet nëpërmjet ndërhyrjeve të sigurimit që mund të ndahen në tri kategori kryesore:

Masa sigurie për probleme emergjence;

Masa sigurie provizore (të përkohshme);

Masa sigurie të përfundimtare.

Vendosja e masave të sigurisë janë ndërhyrje që nuk eliminojnë apo reduktojnë domosdoshmërisht gjendjen e ndotjes të një vendi të infektuar, por synojnë ta bëjnë të pran-



ueshëm, nëpërmjet izolimit të atij vendi ose reduktimit të lëvizshmërisë së ndotësve, nëpërmjet adoptimit të teknikave të inxhinierisë së mjedisit, lëvizjes dhe përhapjes së ndotësve nga zona (siti) në mjedisin e jashtëm, për të lejuar përdorimin e vendit sipas destinacioneve të treguara nga instrumentat urbanistik, para vlerësimit të rrezikut të mbetur në vazhdim të adoptimit të ndërhyrjeve të parashikuara në selinë projektuese.

#### *Masa sigurie për probleme emergjence*

Vendosja nën masa sigurie për probleme emergjence realizohet kur, qoftë për ngjarje aksidentale ashtu edhe për situata të ndotjes së dukshme, haset një rrezik i menjëhershëm përhapjeje të ndotjes dhe ndikimi në shëndetin e njeriut ose në përbërës të tjerë mjedisor që ekzistojnë përreth vendit të interesuar nga fenomeni. Kjo tipologji ndërhyrjeje duhet të bëhet shpejt, nëpërmjet sistemeve të heqjes së materialeve të rrezikshme dhe/ose në marrdhënie me mundësinë për të përcaktuar rreziqet shtesë të incidenteve.

Ndërhyrjet e vendosjes nën masa sigurie emergjence duhet, në çdo rast, të integrohen me sistemin e monitorimit dhe kontrollit që lejojnë ndjekjen e vazhdueshme të prirjes së fenomenit dhe efikasitetin e masave të marra në terma anulimit të migrimit të ndotësve drejt zonave jashtë vendit të interesit.

#### *Masa sigurie provizore (të përkohshme)*

Vendosja nën masa sigurie provizore realizohet kur, edhe pse nuk mbart rreziqe të menjëhershme për shëndetin e njeriut apo përbërës të tjerë mjedisor, duhen parandaluar përhapje apo migrime të ndotësve nga vendi i ndotur gjatë ndërhyrjeve të bonifikimit, që kërkojnë periudha aplikimi domethënëse (përgjithësisht më shumë se 12 muaj) ose kur konsiderohet i nevojshëm zbatimi i një monitorimi të zgjatur për të vlerësuar gjendjen cilësore të vendit të interesit dhe interferencat e tij më mjedisin rrethues.

Përgjithësisht për këtë tipologji ndërhyrjeje adoptohen sisteme përmbytjeje dinamike (pengesa hidraulike me pëllgje, kanale kullimi).

#### *Masa sigurie përfundimtare*

Vendosja nën masa sigurie përfundimtare përdoret në rast të pamundësisë teknike/ekonomike të aplikimit të ndërhyrjeve bonifikuese dhe kryhet duke përdorur sisteme statike të kontejnerëve (izolim) ose të inertimit/stabilizimit, plotësohen me masa inxhinierike mjedisore që garantojnë mundësinë e përdorimit të zonës sipas destinacioneve urbanistike të tyre. Është gjithmonë e shoqëruar nga sistemet e kontrollit për verifikimin e efikasitetit dhe efektivitetit të ndërhyrjes, si dhe nga kufizime të përkohshme ose të përhershme rreth përdorimit të zonës në lidhje me përdorimin e parashikuar. I duhet referuar paragrafit të mëposhtëm në rast se nevojitet një bonifikim i vërtetë dhe i duhur.



### *Realizimi i një rrjeti të përshtatshëm të kullimit*

Nisur nga gjendja e dukshme e pamjaftueshmërisë së rrjetit të kanalizimit të Vorës, që mbulon vetëm 60-70% të territorit dhe në të cilin, ujrata e zeza të prodhuara shkarkohen pa asnjë trajtim direkt në kanale (kanali i Tanës), duke shkaktuar rrjedhimisht ndotje mjedisore, dhe rritja e pashmangshme urbane të Vorës, është i domosdoshëm realizimi dhe plotësimi i rrjetit ekzistues të kanalizimit. Kjo konsiston në instalimin e rrjeteve të reja për të mbuluar zhvillimin e tërë qytetit dhe realizimin e një impianti ose zgjidhjeje alternative për trajtimin e ujërave të zeza, për të shmangur shkarkimet e ujërave të ndotura në kanale dhe më pas në det - referuar strategjisë O6S1 Krijimi i një sistemi funksional të ujërave të zeza për gjithë territorin e bashkisë.

Edhe në këtë rast, monitorimi i karakteristikave fiziko-kimike të ujit dhe akuifereve është thelbësor për të verifikuar një përmirësim të situatës, si pasojë e ndërhyrjeve të realizuara sipas planit dhe për të mbajtur nën kontroll cilësinë e ujit.

#### **7.4.3 Cilësia e tokës**

Rreziqet mjedisore dhe shëndetësore në këtë zonë janë të dukshme si në qytete, si p.sh. veprimtaritë industriale të braktisura, ashtu edhe në vendet e përcaktuara për deponimin e mbeturinave, të cilat sot janë të papërshtatshme dhe nuk i plotësojnë standardet evropiane mjedisore, ligjore dhe shëndetësore. Problematikat kryesore në brendësi të deponimeve ekzistuese janë mungesa e një shtrese të papërshkueshme për mbledhjen e kullimeve, të cilat depërtojnë në tokë duke e ndotur atë, dhe grumbullimi i pakontrolluar i të gjitha llojeve të mbeturinave.

Strategjia që duhet të miratohet për restaurimin e tokës, në këto raste, konsiston në identifikimin e zonave më të ndotura, në të cilat duhet shkuar për të ndërhyrë nëpërmjet bonifikimeve.

Kjo ndërhyrje është për t'u realizuar në të gjitha rastet e shkarkimeve abuzive që duhen ndaluar.

#### *Ndërhyrjet e bonifikimit*

Ndërhyrjet e bonifikimit janë zbatuar në vendet më të ndotura në territor, përcaktimi dhe realizimi i tyre varet nga veprimtaritë paraprake të përcaktimit sasior dhe cilësor të qendrës së ndotur dhe të rrethinave të saj potencialisht të prekura; në këtë fazë duhet të bëhen të gjitha hetimet e nevojshme për të përcaktuar:

- Karakteristikat e përgjithshme, natyrore dhe/ose antropike të vendit (morfologjia, toka, hidrografia dhe hidrologjia, klima dhe meteorologjia, gjeologjia dhe hidrog-



jeologjia, përdorimi i tokës, kufizimet urbane dhe njerëzore etj);

- Burimi dhe lloji i ndotjes, karakteristikat, rrezikshmëria dhe sasia e ndotësve që emetohen në mjedis;
- Shpërndarja vertikale dhe areali i ndotjes;
- Kundërshtarët e mundshëm të ndotjes.

Karakteri i qendrës, përcaktimi i burimeve dhe i shkaktarëve të ndotjes, të kundërshtarëve të mundshëm dhe të zgjerimit hapësinor të problemit dhe të të dhënave të testeve ose provave eksperimentale, bëjnë të mundur përcaktimin në detaj të ndërhyrjeve të nevojshme për bonifikimin e qendrës. Lloji i ndërhyrjes varet pra nga disa faktorë të ndryshëm:

- Përhapja e ndotjes;
- Rikthimi i vendit ( përdorimi i tokës në të ardhmen);
- Kufijtë që duhen arritur për bonifikimin;

Analiza e kostove/të mirave të ndërhyrjes që duhet të jenë të mirëpërcaktuara dhe vlerësuara për të përcaktuar teknologjinë më të mirë, të aplikueshme në qendrën e ndotur. Objektivi kryesor i çfarëdo ndërhyrjeje bonifikimi është ulja e prezencës së substancave ndotëse nën kufijtë e përcaktuar në funksion të destinacionit të përdorimit të zonës.

#### 7.4.4 Zonat e rrezikut (*hotspots*)

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

Kjo nuk heq nevojën për të treguar vëmendje të madhe në elemente me rëndësi të lartë, si fabrika të cilat mund të rezultojnë veçanërisht ndotëse, apo vende që kanë vuajtur ngjarje katastrofike (për shembull, shpërthimi i fabrikës së demontimit të predhave, në vitin 2008). Një analizë më e hollësishme e këtyre situatave mund të çojë në përcaktimin e zonave të reja të rrezikut.





**8 PLANI I MASAVE NË RRJETIN RRUGOR DHE TRANSPORT**







## 8.1 Infrastruktura rrugore e propozuar

Bashkia e Vorës ka rreth 36,230 banorë sipas Regjistrit Civil, dhe një sipërfaqe prej 82.72 km<sup>2</sup> dhe kryeqendër Vorën. Kjo bashki shtrihet në shtrihet në Shqipërinë qendrore dhe kufizohet në veri me bashkinë Krujë, në lindje me bashkinë Kamëz, në jug me bashkinë Tiranë, në jug-perëndim me bashkinë Shijak dhe në lindje me bashkinë Durrës. Në përbërjen e saj kjo bashki është e ndarë në 3 njësi bashkiake:

- a) Vorë
- b) Prezë
- c) Bërçullë

Nga pikëpamja infrastrukturore Bashkia e Vorës ka një shtrirje mjaft të favorshme, pasi pozicionohet ndërmjet Kryeqyteti të Tiranës, qytetit të Durrësit me pikën më të madhe portuale në Shqipëri, dhe aeroportit Ndërkombëtar Nënë Tereza në Rinas. Gjithashtu territorii kësaj bashkie përshkohet nga Rruga Interurbane Kryesore SH2 (Autostrada Tiranë - Durrës), Rruga Interurbane Dytësore 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, Maqedoninë dhe Europën) të cilët janë disa nga korridoret më kryesore të infrastrukturës së Republikës së Shqipërisë. Si rezultat i këtyre dy akseve kryesore infrastrukturore bashkia e Vorës gjendet 16 km larg Tiranës, 18 km larg Durrësit, 9 km larg aeroportit, dhe 14 km larg Fushëkrujës nga ku lidhet me Rruga Interurbane Kryesore E762 në drejtim të Kukësit dhe Kosovës. dhe Rruga Interurbane Dytësore SH1 në drejtim të Shkodrës dhe Malit të Zi.

Bazuar në të dhënat e detyrës së projektimit dhe në materialet të marra nga ana e konsulentit në Bashkinë e Vorës, si dhe duke analizuar klasifikimin paraprak të paraqitur janë rreth 10.2 km rrugë kryesore interurbane (Autostrada SH2), 9.25 km rrugë dytësore interurbane dhe 21.0 km Hekurudhë.

Figura 1 mëposhtë, paraqet të gjithë rrjetin infrastrukturor në bashkisë së Vorës dhe ndërthurjet e tij me rrugën interurbane kryesore Tiranë - Durrës (SH2), rrugën interurbane dytësore (SH52), si dhe lidhjet që ka ndërmjet qendrave kryesore të banuara me rrugë urbane dytësore.

Autostrada SH2 dhe rruga interurbane dytësore SH52 janë akset kryesore rrugore për zonën. Këto rrugë lidhen me njëra tjetrën nëpërmjet një kryqëzimi në disnivel në hyrje të qytetit të Vorës. Gjithashtu këto dy rrugë kryqëzohen me rrugët e tjera si në nivel ashtu dhe me disnivel, të cilat shërbejnë si rrugë furnizuese të akseve kryesore.

Për efekt analizë dhe të poblematikës që mbart, sistemin rrugor në Vorë do ta ndajmë në dy pjesë:

- Qytetin e Vorës dhe Autostrada SH2





- Rruga Interurbane Dytësore SH 52 dhe pjesa tjetër e Vorës

#### *Qytetin e Vorës dhe Autostrada SH2*

Në qoftë se do të analizonim Rrugën Shtetërore SH4 përgjatë gjithë gjatësisë së saj në territorit Bashkisë së Vorës do të vënim se ka një sërë problematikash të cilat duhen trajtuar dhe zgjidhur për një lëvizje sa më efikase dhe komode të trafikut. Autostrada bazuar në nivelin e shërbimit që ofron dhe shpejtësi më të lartëlëvizje se rrugët e tjera, ka në përgjithësi hyrje dhe dalje me të kontrolluara, por nuk mungojnë edhe elementët artizanale të qytetarëve si hyrje/dalje të pa kontrolluara, mungesa e korsive të përshpejtimit dhe ngadalësimit sidomos në Vorë, Marikaj, Marqine, dhe në shumë pika karburantesh, ndalesa të pa kontrolluara të mjeteve të transportit publik, mungesa mbikalimeve për këmbësorët dhe kalimi i rrugës nga kembësorët në qendrat banuara. Probleme të tjera lidhen me sigurinë rrugore në këtë segment, gjithashtu vihet re mungesa e ndriçimit rrugor çka është e domosdoshme për rrugët që kalojnë në zona urbane me dendësi popullesie të lartë.

Në Vore vendosja e autostradës shihet si një rrip ndarës, i cili e ndan qytetin në dy pjesë: anën veriore dhe jugore, dhe për pasojë sjell vështirësi në lidhjen e tyre. Ky plan propozon një zhvendosje të autostradës për një gjatësi prej 24 km e cila zhvendoset në veri të trajektores ekzistuese. Por aktualisht ekziston një projekt nga ARRSH për zgjerimin (me nga tre korsi për sens + një korsi emegjence) dhe rritjen e nivelit të shërbimit të Rrugës Interurbane Kryesore SH2 e cila parashikon edhe ndërtimin e hyrje/daljeve të reja në autostrade sipas specifikimeve dhe standarteve teknike të Kodit Rrugor Shqiptar dhe pajisja e kësaj rruge me të gjithë elementet mbrojtëse të nevojshëm.

Hyrjet dhe Daljet e Autostrades duhet të behen sipas standarteve të paraqitura në tabelën më poshtë, e cila paraqit distancat standarte për hyrje/dalje në Autostradë në funksion të shpejtësive përkatëse:

Në qytetin e Vorës vërehet se situata është në kufijtë e një zone të urbanizuar, pjesa më e madhe e rrugëve janë të shtruara dhe të pajisura me trotuarë, këtu rrugët janë në nivel rrugësh urbane dytësore dhe rrugë lokale. Gjithashtu vërehet se Rrugët kryesore nuk stimulojnë menyrë të tjera të qarkullimit si dhe trotuarët janë shumë të lartë gjë që përbën një pengësë për njerëzit me aftësi të kufizuara. Duke bërë një krahasim me qendrat e tjera të banuara, Vora është zona më e mirë përse i përket infrastrukturës rrugore por nuk do të thotë që Vora nuk do të i nën shtrohet një procesi të kategorizimit të rrugëve përkundrazi do të kthehet në një shembull për shumë qytete të tjera të këtij niveli.

#### *Propozime:*

Në Vorë propozohet vendosja e portave hyrëse për këtë qendër të banuar. Do të bëhet riskonstruksioni pjesor i disa rrugëve duke i kaluar ato në rrugë urbane bazuar në Kodin Rrugor. Gjithashtu në hyrje dhe në dalje të kësaj qendre të banuar do të ketë dhe një stacion autobusi që do të lidhë këtë zonë me zonat e tjera. Pjesa tjetër e rrugëve do të

(në faqen  
paraardhëse)  
Figura 1



kenë kategorinë lokale. Ndërhyrja me e fortë do të jetë në shëtitoren e Vorës duke e kthyer atë në shtetitore tërësisht këmbësore dhe duke i bërë një zgjatim dhe në anën tjetër të rrugës

Shpejtesia e Rrugës Kryesore (kmh)	Shpejtesia e Rampes per HYRJE ne rrugen e Kryesore (kmh)												
	0	25	30	40	50	55	65	70	80	90	100	105	110
	Gjatesia minimale e Hyrjes (m)												
50	55	42											
55	85	67	50										
65	110	90	80	65	37								
70	170	150	135	115	85	50							
80	220	200	185	167	136	106	40						
90	291	275	245	236	203	170	98	45					
100	365	345	330	310	275	245	268	130	55				
105	428	410	400	370	340	305	235	182	115				
110	490	475	460	430	410	375	305	250	175	65			
130	610	590	575	555	525	488	420	365	295	180	65		

Gjatesia (L) minimale e Rampes per HYRJE ne Rruget Kryesore Urbane dhe Interurbane (Meter)

Shpejtesia Rrugës Kryesore (kmh)	Shpejtesia e Rampes per DALJE ne rrugen e Kryesore (kmh)												
	0	25	30	40	50	55	65	70	80	90	100	105	110
	Gjatesia minimale e Daljes (m)												
50	147	125	52	42									
55	175	156	130	116	95								
65	200	185	165	147	115	95							
70	240	220	205	184	156	138	97						
80	272	255	240	222	197	178	140	110					
90	300	285	275	256	238	220	178	147	113				
100	330	312	300	288	269	253	219	188	150				
105	356	338	325	313	294	275	244	213	175	116			
110	385	368	356	344	325	312	294	275	244	213	150		
130	460	444	430	419	400	382	347	320	291	225	166		

Gjatesia minimale e Rampes per DALJE nga Rrugat Kryesore Urbane dhe Interurbane (Meter)

Shënim:

Tabelat e mësipërme janë marrë nga ASSHTO (American Association of State Highway Officials), dhe janë të bazuara në matje reale. Distancat e rampave duhet të ndryshojnë në bazë të pjerrësisë së tyre duke përdorur faktorët përkatës.



interurbane kryesore. Kjo lidhje do të realizohet nëpërmjet një ure të gjelber.

### *Rruga Interurbane Dytësore SH 52 dhe pjesa tjetër e Vorës*

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

Rrugët urbane: këtu do të bëhet një analizë sipas qendrave të banuara sepse në qendra të ndryshme niveli është i ndryshëm. Pothuajse në çdo qendër të banuar mungon rruga urbane, nuk mungon komunikimi por mungon kategoria e rrugës.

Në Gjokaj kemi një nivel lokal të rrugëve, një pjesë e tyre janë të shtruara me asfalt një pjesë e tyre janë në nivel itinaresh ndonjë herë të pakalueshme në rastet kur moti është i keq. Mungojnë trotualet në këtë zonë të banuar, mungon dhe komunikimi i këmbësorëve dhe i bicikletave me qendrat e tjera të banuara. Duhet të ketë një hierarki brenda rrugëve urbane në Gjokaj.

Në Picar gjendja është pothuajse e njëjtë me atë në Gjokaj, mungon një rrugë kryesore që do të lidhe Picarin me rrugën interurbane. Vihet re dhe mungesa e rrugëve urbane brenda qendrës së banuar. të gjitha rrugët ekzistuese janë në nivel lokal dhe shpesh herë dhe të rrezikshme. Gjithashtu këto rrugë nuk janë stimuluese për mënyrat e tjera të lëvizjes qoftë brenda qendrës së banuar apo dhe jashtë saj.

Në Kodër Vorë situata është më ndryshe, ka elementë që e tregojnë hyrjen për në këtë zonë të banuar por i mungon vazhdimësia dhe pjesa që është më afër me Picarin është dhe më informale. Densiteti është dhe më i madh ndoshta bën që dhe infrastruktura të jetë më mirë. Përsëri edhe këtu kemi probleme me qarkullimin dhe si infrastrukturë duhet ti referohet një standarti ku të stimulojë mënyra të tjera të lëvizjes.

Në Muçaj situata është e tillë, ku është vështirë të kuptohet hyrja për në këtë zonë të banuar përveç rrugës e cila është e shtruar por që ka pësuar disa dëmtime dhe kërkon mirëmbajtje. Në brendësi të qendrës së banuar pjesa më e madhe e rrugëve janë pa trutuar dhe është e vështirë dhe e rrezikshme për këmbësorët. Gjithashtu nuk është stimuluese për mënyra të tjera të lëvizjes.

Në Shargë është pothuajse e pamundur që të gesh hyrjen për në këtë zonë të banuar për shkak se infrastruktura është shumë e dobët. Në brendësi të qendrës së banuar situata është totalisht ndryshe, është për tu vlerësuar sesi është ndërtuar dhe sistemuar kjo zonë. Mund të shërbejë si një shembull për zonat e tjera. Kuptohet që dhe këtu ka nevojë për përmirësime dhe mirëmbajtje.

Në Marqinet situata është e mirë referuar qendrave të tjera të banuara, rrugët janë të shtruara gjithashtu të pajisura dhe me trotuarë. Gjithsesi edhe këtu ka plot gjëra për të përmirësuar, rrugët kanë nevojë tu referohen disa standarteve dhe të jenë më stimuluese për mënyra të tjera të lëvizjes. Rruga hyrëse për në këtë qendër të banuar është pothuajse me shumë probleme.







Në Gërdec situata paraqitet relativisht e mirë, rruga hyrëse për në qendrën e banuar është e shtruar por nuk është e pajisur me trotuarë dhe një pjesë është në proces ndertimi dhe nuk dihet se kur do të përfundojë. Gjithashtu edhe rrugët brënda kësaj qendre të banuar nuk dihet se kur do të përfundojnë dhe se situata do të jetë e njëjtë me qendrat e tjera të banuara. edhe këtu infrastruktura nuk është stimuluese për menyra të tjera të lëvizjes. Në Marikaj situata është e mirë por edhe këtu ka situata ku infrastruktura mungon ose nuk i referohet ndonjë standarti. Kjo zonë e banuar është gjeneruar përgjatë rrugës interurbane dytësore dhe është e vështirë të kuptosh ku fillon një qendër dhe ku përfundon një tjetër. Një pjesë e rrugëve janë të asfaltuara dhe të pajisura me trotuarë por nuk janë stimuluese për mënyra të tjera të transportit. Ka nevojë për një kategorizim të infrastrukturës rrugore dhe në Marikaj.

Në Kuç situata është e rënduar dhe ka shumë probleme. Infrastruktura pothuajse mungon dhe është në një proces të gjatë ndërtimi. është një qendër banimi me shumë pak banorë dhe ndoshta kjo është dhe arsyeja që ka këtë infrastrukturë. Këtu është e paqartë mënyra e hyrjes në këtë zonë të banuar.

Infrastruktura rrugore është ajo që ka dhe peshën më të madhe në të gjithë infrastrukturën e Bashkisë së Vorës. Në përgjithësi gjendja nuk është edhe aq e mirë por nëse i referohemi zonave të ndryshme ka ndryshime dhe nivele që variojnë. Kemi zona të banuara që janë me të vërtetë shëmbull për sa i përket infrastrukturës dhe rregullit por nga ana tjetër kemi zona që janë të pa zhvilluara dhe infrastruktura lë shumë për të dëshiruar. element tjetër që duhet menduar është dhe mundësia për të pasur të tjera mënyra lëvizje, duke filluar që nga lëvizja këmbësore, lëvizja me bicikleta, lëvizja me transport publik dhe ajo që vjen e fundit lëvizja me transport individual. të gjitha këto mënyra lëvizje kanë kosto të lartë transporti, kohë dhe komfort të ndryshëm nga njëra tjetra. Përfundimi është që këto zona duhet të stimulojnë të gjitha mënyrat e lëvizjes.

Por këto nuk janë të vetmet problem në me të cilat përballet infrastruktura e Vorës. Përgjithësisht gjendja e rrugëve në të gjithë territorin e Bashkisë së Vorës nuk është aspak e mirë dhe në përputhje me standartet e specifikuar në Kodin Rrugor. Një pjesë e mirë e këtyre rrugëve janë të paasfaltuara, të dëmtuara dhe pa sinjalistikën e përshtatshme, kjo për arsye të mungesës së mirëmbajtjes dhe investimeve. Shumica e dëmtimeve të rrugëve kanë të bëjnë me bllokimin e kanaleve kulluese, krijimin e gropave dhe pellgjeve ujore në karexhatën kryesore, amortizimi i urave dhe tombinove, erozion dhe gërryerje të bankinave, etj. Për të mundësuar njëqarkullim sa më të mirë, komod dhe të shpejtë brenda për brenda bashkisë është e rëndësishme që të investohet në përmirësimin e akseve kryesore që lidhin Vorën me Njësitë Administrative dhe fshatrat kyesorë. Këto akse janë primare sepse mundësojnë ndërlidhjen e zonave me dendësi popullore të lartë dhe ofrimin e shërbimeve ekonomiko-sociale për rezidentët e bashkisë së Vorës. Harta e mëposhtë paraqet gjendjen e rrugëve në bashkinë e Vorës.

### **Propozime:**

Ndërhyrja propozimeve konsiston në përmirësimin e infrastrukturës rrugore dhe në



(Në faqen paraardhëse)  
Figura 3 -  
Gjendja e  
rrugëve.  
Blu - e pa  
asfaltuar  
E kuqe - e  
asfaltuar

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

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

Çdo qëndër e banuar do të pajiset me infrastrukturë rrugore sipas kategorive, si dhe do të theksohet porta hyrëse dhe qëndra.

Në Gjokaj propozohet vendosja e portës hyrëse në këtë qëndër të banuar si dhe rruga lidhëse e kësaj zone do të jetë rrugë urbane dytësore dhe të gjitha rrugët e tjera do të jenë rrugë lokale. Gjithashtu në hyrje të kësaj qëndre të banuar do të ketë dhe një stacion autobusi që do të lidhë këtë zonë me zonat e tjera. Nga zgjatimi i rrugës urbane dytësore do të derivojë dhe rruga lokale për në Kuç.

Në Picar propozohet vendosja e portës hyrëse në këtë qëndër të banuar si dhe rruga lidhëse e kësaj zone do të jetë rrugë urbane dytësore dhe të gjitha rrugët e tjera do të jenë rrugë lokale. Gjithashtu në hyrje të kësaj qëndre të banuar do të ketë dhe një stacion autobusi që do të lidhë këtë zonë me zonat e tjera. Nga zgjatimi i rrugës urbane dytësore do të derivojë dhe rruga tjetër lokale për në Kuç.

Në Kodër Vorë propozohet vendosja e portës hyrëse për në këtë qëndër të banuar si dhe rruga lidhëse e kësaj zone do të jetë rrugë urbane kryesore. Një pjesë e rrugëve që janë brenda zonës me interes më të lartë ndërtimi do të jenë rrugë kryesore dhe rrugë dytësore , ndërsa rrugët e mbetura do të jenë rrugë lokale Gjithashtu brenda kësaj qëndrë të banuar do të ketë dhe një stacion autobusi. Qendra e kësaj qëndre të banuar do të jetë sheshi përpara bashkisë.

Në Muçaj propozohet vendosja e portave hyrëse në këtë qëndër të banuar si dhe rruga lidhëse e kësaj zonë do të jetë rrugë urbane dytësore dhe të gjitha rrugët e tjera do të jenë rrugë lokale. unaza e përshkruan në mënyrë tërthore të gjithë zonën. Në qëndër të zonës së banuar do të ketë dhe një stacion autobusi. Si qëndër do të jetë sheshi përpara shkollës 9-vjeçare.

Në Shargë propozohet vendosja e portës hyrëse në këtë qëndër të banuar. të gjitha rrugët e kësaj zonë të banuar do të jenë rrugë lokale. Kjo konsiderohet si një zonë rezidenciale



dhe infrastruktura e tillë duhet të jetë.

Në Marqinet propozohet vendosja e portave hyrëse në këtë qëndër të banuar si dhe rruga lidhëse e kësaj zonë do të jetë rrugë urbane dytësore dhe të gjitha rrugët e tjera do të jenë rrugë lokale. unaza i kalon në mënyrë tangente , ku përgjatë këtij segmenti do të ketë dy stacione autobusi. Qëndrat e kësaj zonë të banuar do të jenë sheshet e shkollave.

Në Gërdec propozohet vëndosja e portës hyrëse në këtë qëndër të banuar si dhe rruga lidhëse e kësaj zonë do të jetë rrugë urbane dytësore dhe të gjitha rrugët e tjera do të jenë rrugë lokale. Gjithashtu në hyrje të kësaj qëndrë të banuar do të ketë dhe një stacion autobusi që do të lidhë këtë zonë me zonat e tjera. Qendra e kësaj qëndre të banuar do të jetë sheshi i shkollës.

Në Marikaj propozohet shtrirja e zonës së banuar përgjatë të gjithë segmentit të unazës. Nga unaza do të kemi rrugë urbane dytësore dhe rrugë lokale që do të lidhen me unazën dhe do të bëjnë të mundur lidhjen e qëndrave të banuara. Nga Marikaj propozohet që të ketë dhe një rrugë lokale që do të lidhë Marikaj me Kuçin dhe Gjokaj. Si qëndër e kësaj qëndre të banuar do të jetë sheshi përpara pallateve të parafabrikuara.

Në Kuç propozohet vendosja e portës hyrëse në këtë qëndër të banuar si dhe rruga lidhëse e kësaj zonë do të jetë rrugë lokale dhe i gjithë sistemi rrugor do të jetë lokal. Në propozim përfshihet dhe ndërtimi i dy rrugëve te gjelbërta. Njëra do të shërbeje siitinerar i brëndëshëm , i cili do të lidhë pjesët e gjelbërta te Vorës ku do të ketë dhe pika shikimi. Ndërsa rruga tjetër do të jëtë përgjatë kurrizit malor Kuç-Gërdec. edhe kjo rrugë do të ketë pika shikimi. Këto rrugë do të mbartin vlere peisazhistike.

<u>Nr.</u>	<u>Emertimi I Rruges</u>	<u>Klasifikimi</u>	<u>Gjatesia (km)</u>	<u>Kosto (Leke)</u>	<u>Prioriteti</u>
1	Rruga Bërxulle – Ura e Limuthit	Rrugë Inter-Urbane Dytësore	2.0	30.000.000	0-5 vjet
2	Rruga Bërxulle - Vore	Rrugë Inter-Urbane Dytësore	5.5	68.750.000	0-5 vjet
3	Rruga Vore - Maminas	Rrugë Inter-Urbane Dytësore	6.5	78.000.000	0-5 vjet
4	Autostrade – Vore e Vjeter	Rrugë Inter-Urbane Dytësore	1.5	22.000.000	5-10 vjet
5	Vore - Gerdec	Rrugë Inter-Urbane Dytësore	3.5	43.750.000	5-10 vjet
6	Vore - Marqinet	Rrugë Inter-Urbane Dytësore	1.5	20.000.000	0-5 vjet
7	Rruga e Sakose - Vore	Rrugë Inter-Urbane Dytësore	2.8	35.000.000	5-10 vjet
8	Kuc - Vore	Rrugë Inter-Urbane Dytësore	7.2	90.000.000	5-10 vjet
9	SH52	Rrugë Inter-Urbane Dytësore	9.25	116.630.000	0-5 vjet
10	Rruge dytesore ne Autostrade	Rrugë Inter-Urbane Dytësore	20	260.000.000	0-5 vjet
11	Shetitoria e Vores	Shetitore	1.5	61.000.000	0-5 vjet

Tabela 3. Rrugët në të cilat parashikohet ndërhyrje dhe përmirësim





Rrugët e mësipërme duhet të ristrukturohen dhe të klasifikohen si rrugë interurbane dytësore, pasi janë akse të rëndësishme në sistemin infrastrukturor të Vorës.

Është e rëndësishme të theksohet se bashkia duhet të investojë dhe të mirëmbajë të gjitha rrugët që lidhin qendrat e banuara me Voren, si një nga nevojat kryesore që kanë banorët. Prania e rrugëve me standart do të rikthente njerëzit në habitatet e tyre origjinale dhe do të mundësonte zhvillimin ekonomik të zonave.

Bazuar në materialet e mbledhura vërehet që në Bashkinë Vorës mungon klasifikimi i rrjetit rrugor, kjo mbështetur në Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë, për rrjedhojë nuk kemi një hirarki të rrjetit rrugor. Për këtë qëllim është i domosdoshëm klasifikimi që do të përcaktohet nga konsulenti për Bashkinë Vorë, në bazë të dimensioneve dhe karaktëristikave të tanishmetërrjetit rrugor dhe sidomos funksioneve të së ardhmes.

Këto rrugë do të klasifikohen si mëposhtë:

- Rrugë Interurbane Kryesore
- Rrugë Interurbane Dytësore
- Rrugë Urbane Kryesore
- Rrugë Urbane Dytësore
- Rrugë Lokale

Zhvillimi i rrugëve urbane u mor në analizë duke vlerësuar edhe mundësitë e investimeve në akse rrugore të reja të qytetit si dhe ndërlidhjeve të tyre me akset kombëtare. Për secilën nga kategoritë mësipërme seksionet tip të rrugës do të propozohen nga konsulenti, duke qenë bazë e projekteve të ardhshme të bashkisë. (Fig 3)

Kategorië	Lloji territorial	Numri i korsive persens	shpejtësia intervali km/ora	Fluksi i korsive ne ore	Gjerësia e korsive	Trotuarë	Gjerësia e trotuarit	Korsi de dikuar Bus	Korsi de dikuar Bici	Parkim
C	Interurbane Dytësore	interurbane	> = 1	50-80	950	3,75	Jo	jo	jo	Jo
D	Urbane Kryesore	Urbane	> = 2	40-60	800	3,50	Po	5	Po	Po
E	Urbane Dytësore	Urbane	> = 1	20-40	600	3,00	Po	1	Jo	Po
F	Lokale	Urbane	> = 1	20-40	400	2,75	Po	1,5-2	Jo	Jo
	Shëtitore	Urbane					Po	Jo	po	Jo

Tabela 4. Karakteristikat gjeometrike të profileve tërthore

Zhvillimi i rrugëve urbane do të meret në analizë duke vlerësuar mundësitë e investimeve në akse rrugore të reja të bashkisë, përmirësimin e atyre ekzistuese si dhe ndërlidhjeve të tyre me akset kombëtare.

*Përcaktimi i Politikave të Zhvillimit të Rrjetit Rrugor mbi bazën e Planeve Kombëtare*

*Planit Kombëtar i Transportit (ANTP) (2010)*

Objektivi i këtij studimi (ose ANTP2), i financuar nga BE (Bashkimi Evropian) dhe i kryer nga Louis Berger, ishte rinovimi i Planit të parë Kombëtar Shqiptar të Transpor-



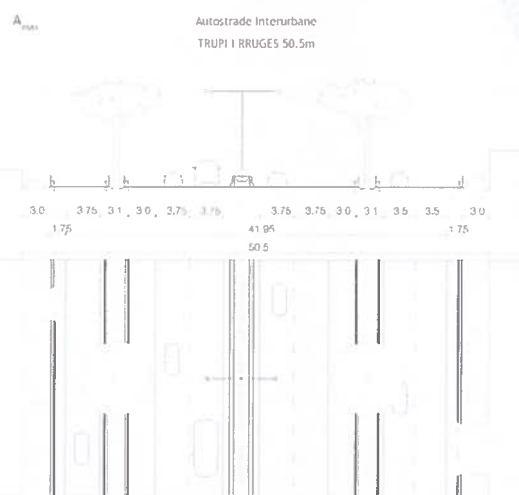
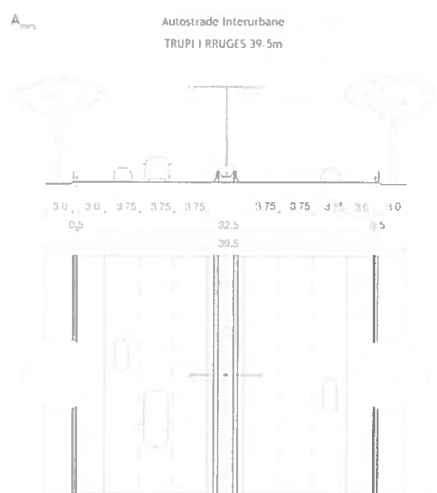
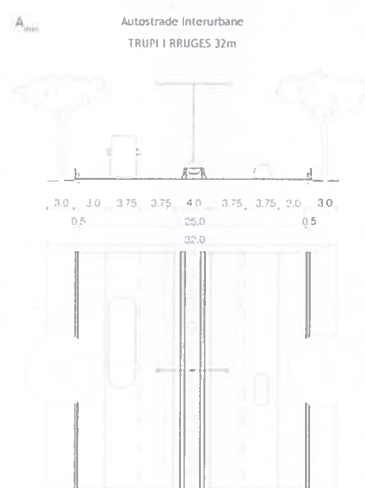
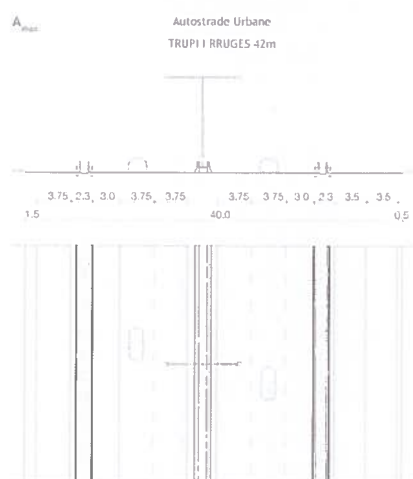
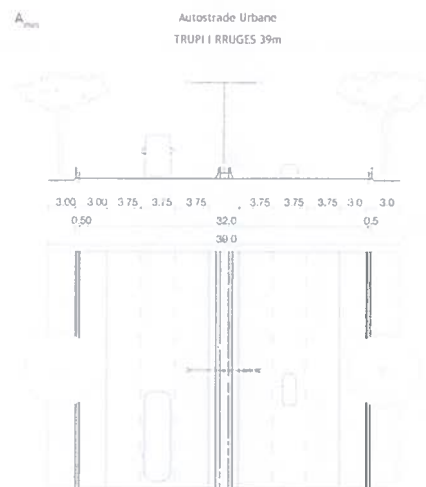
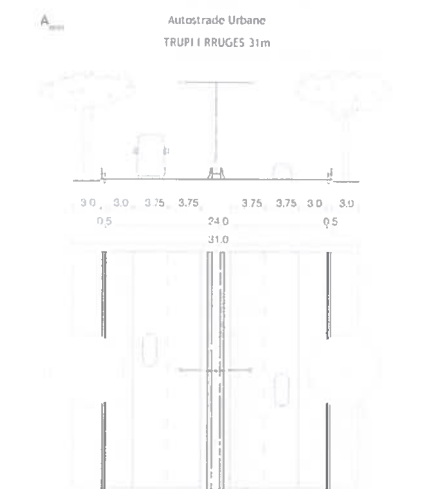
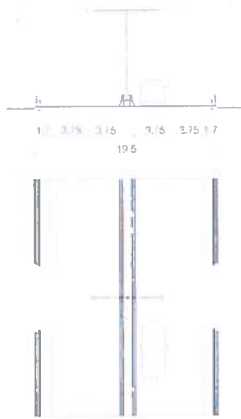
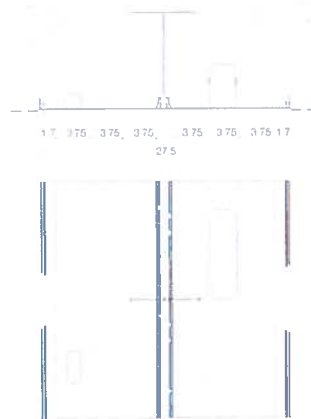


Figura 3.  
Profilet tip të rrugëve

B<sub>19m</sub> Rruge Inter Urbane Kryesore  
TRUPI I RRUGES 19.5m



B<sub>27m</sub> Rruge Inter Urbane Kryesore  
TRUPI I RRUGES 27.5m



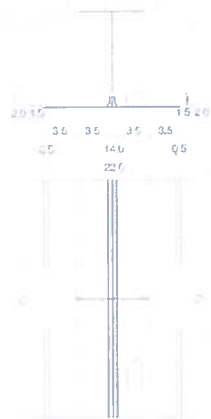
C<sub>9m</sub> Rruge Inter Urbane Kryesore  
TRUPI I RRUGES 9m



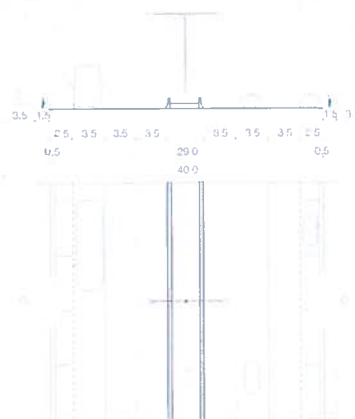
C<sub>10.5m</sub> Rruge Inter Urbane Dytësore  
TRUPI I RRUGES 10.5m



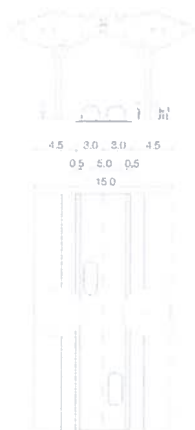
Rruge Urbane Kryesore  
TRUPI I RRUGES 22m



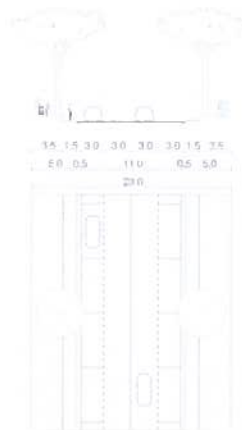
D<sub>40m</sub> Rruge Urbane Kryesore  
TRUPI I RRUGES 40m



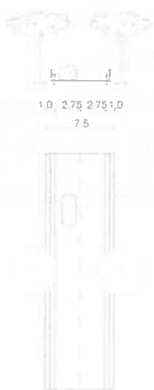
$E_{min}$  Rruge Urbane Dytësore  
TRUPI I RRUGES 15m



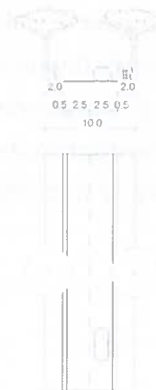
$E_{max}$  Rruge Urbane Dytësore  
TRUPI I RRUGES 23m



$F_{min}$  Rruge Lokale  
TRUPI I RRUGES 7.5-10m



$F_{max}$  Rruge Lokale  
TRUPI I RRUGES 7.5-10m



$F_{min}$  Rruge Lokale  
TRUPI I RRUGES 9-13m



$F_{max}$  Rruge Lokale  
TRUPI I RRUGES 9-13m



SH  
Rruge Lokale  
TRUPI I RRUGES 6m



SH  
Rruge Lokale  
TRUPI I RRUGES 8.5m



tit (ANTP1), i cili është hartuar në vitin 2004 me qëllim ofrimin e një vendi të sigurtë, të besueshëm, të një sistemi frytdhënës dhe plotësisht të integruar të transportit dhe infrastrukturës në Shqipëri, të cilat do të plotësojnë më mirë nevojat e lëvizjes së mallrave dhe pasagjerëve, duke qenë ekologjikisht dhe ekonomikisht të qëndrueshme. Ky studim synon zhvillimin e nën-sektorëve për 20 vitet e ardhshme.

Në ANTP2, së bashku me investimet dhe planet e veprimit është siguruar një strategji për zhvillimin dhe koordinimin për nën-sektorët e transportit. Në mënyrë të veçantë, është siguruar që rrjeti shqiptar i transportit duhet të integrohet në rajonin e Ballkanit



Figura 4.  
Korridori i  
transportit  
pan-Evropian  
në rajonin e  
Ballkanit

dhe në atë Pan-Evropian (Figura 4), duke reflektuar zhvillimin ekonomik dhe parashikimet e trafikut. Mbi të gjitha, Korridori VIII është i një rëndësie të madhe për Shqipërinë, pasi ai lidh qytetet kryesore të mëposhtme: Durrës - Tiranë - Shkup - Sofje - Plovdiv - Burgas - Varna – Konstanta, me një gjatësi prej 1,500 km, duke zgjeruar gjithnjë e më shumë bashkëpunimin industrial dhe tregtar në Evropën Juglindore.

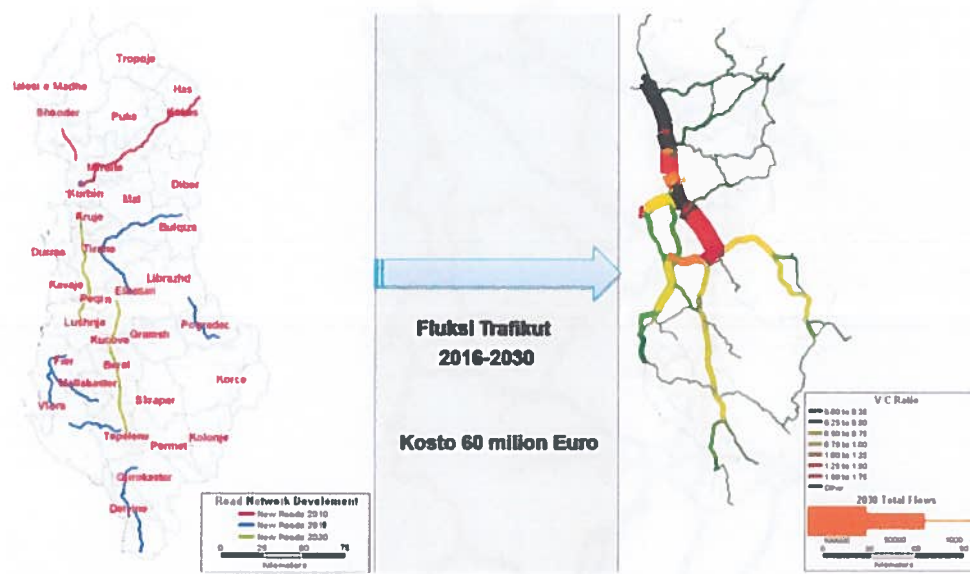


Figura 5. Rrjeti rrugor kombëtar

Plani Kombëtar i Transportit, financuar nga Komisioni Evropian (ANTP), evidenton se Rrjeti Rrugor i Shqipërisë është rreth 18 000 Km, (figura nr.5), nga të cilat:

- 3 636 km Rrugë Kombëtare (Autostrada)
- 10 500 km Rrugë Interurbane
- 4 000 Km Rrugë të tjera

Nga ky rrjet rrugor:

- 1 138 Km janë Rrugë Primare që lidhin qendrat kryesore
- 1 998 Km janë Rrugë Dytësore

#### *Planifikimi i ndërtimit të rrugëve të reja në Shqipëri*

Një element tjetër irëndësishëm që është marrë nga Plani Kombëtar i Transportit, është analiza e planifikimit të rrugëve të reja në Shqipëri, kjo për të kuptuar potencialin e zhvillimit në vitet e ardhshme të rrjetit kombëtar rrugor, icilindikon lëvizjen në drejtim të qytetit të Vorës. Nëpërmjet kësaj analize kuptojmë kontekstin për të planifikuar mundësitë e lidhjes së rrjetit kombëtar me atë urban të qytetit. Një ndër raketë që zistuesemë kryesore që ndikon lëvizjen në drejtim të qytetit të Vorës në Planin Kombëtar të Transportit, është Rrugat interurbane kryesore Durrës – Tiranë, dhe Rrugat Interurbane Dytësore Fushëkrujë – Vorë. (Figura 6).





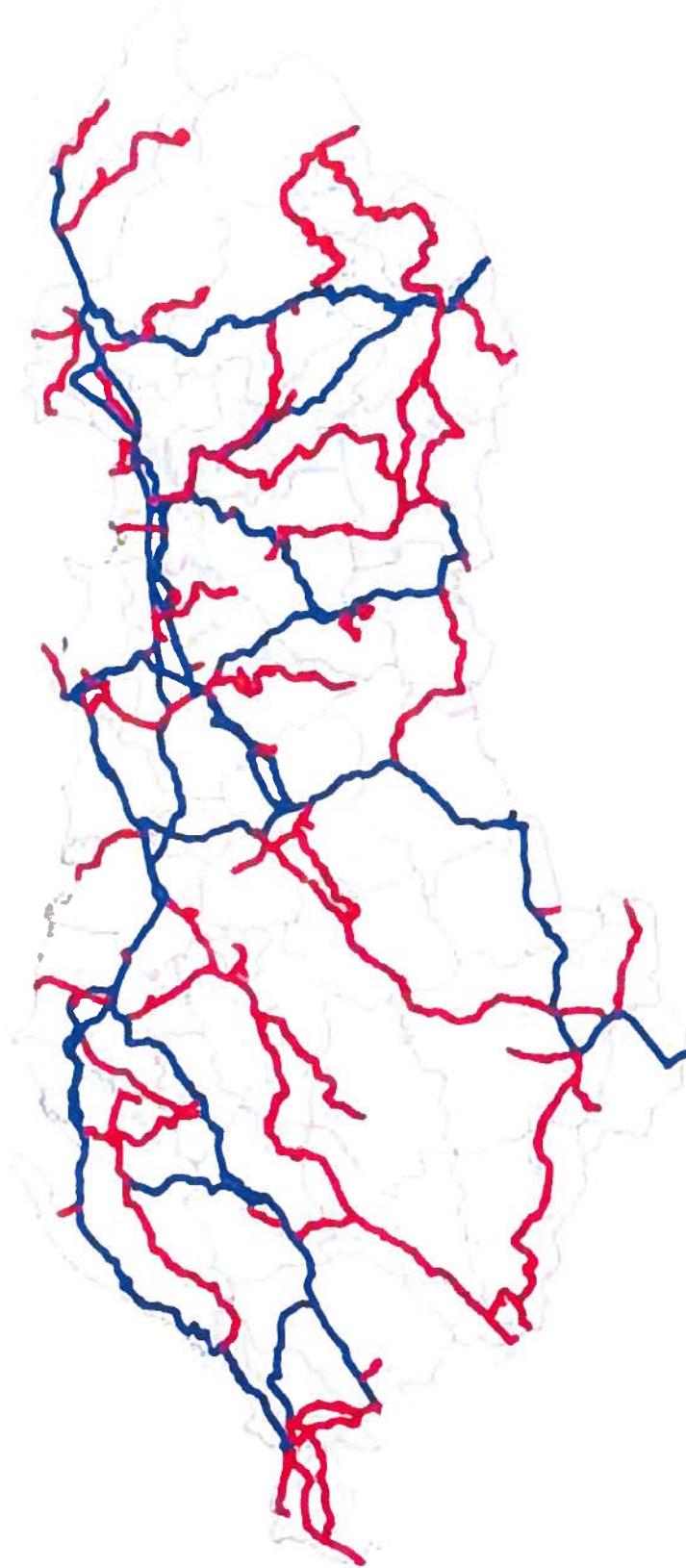


Figura 6.  
Korridoret e  
reja rrugore  
si dhe fluksi  
i pritshëm i  
trafikut

Nga sa më sipër, konsulenti e ka bazuar punën mbështetur në ndërthurjen e rrjeteve të qytetit të Vorës me ato kombëtare, duke propozuar lidhjet me drejtimet e mëdha të përcaktuara në zonën jashtë Vorës, si dhe duke u përqëndruar në mënyrën se si do ndërlihdhet me:

- Durrësin, Portin e Durrësit, si dhe në Vlorë (Portin e Vlorës)
- Aeroporti Ndërkombëtar i Pasagjerëve (ANP)
- Tirana
- Fushekrujë, Lezhë Shkodër,
- Kukës, Kosovë

#### *Plani i Zhvillimit të Rrugëve*

##### *Klasifikimi i Rrjetit Rrugor*

Bashkia e Vorës nuk ka një inventar rrugësh, në Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë (Ligji Nr. 8378, datë 22.7.1998) sipas klasifikimit, quhen rrugë interurbane. Të gjitha rrugët urbane brenda vijës kufizuese janë nën juridiksionin e Bashkisë së Vorës. Mbështetur në Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë, rrugët urbane janë klasifikuar në rrugë urbane kryesore, rrugë urbane dytësore, rrugë lokale dhe rrugë rurale. Rrugët e tjera nuk janë të klasifikuara si dhe nuk janë pasqyruar në hartën kryesore të këtij plani rregullues, sepse ato mund tëshërbejnë vetëm për parkim ose për ndërlidhjen midis ndërtesave në blloqet e banimit, si dhe do jenë pjesë e planeve lokale të zgjidhjes, sipas projekteve përkatëse. Klasifikimi i rrjetit rrugor në Bashkinë e Vorës do të jetë si më poshtë:

*B) Rrugë interurbane kryesore:* Rrugë me karrexhata të pavarura ose të ndara nga trafikndarës të pakapercyeshëm, secila më të paktën dy korsi lëvizjeje dhe bankina të shtruara, pa kryqëzime në nivel, me hyrje të koordinuara për objekte anësore, e dallueshme nga siniale të vëçanta të fillimit dhe mbarimit, e rezervuar për qarkullimin e disa kategorive mjeteve me motor. Për të tjera kategori të mundshme mjeteve të përdoruesve duhet të parashikohen hapësira të përshtatshme. Për qëndrimin duhet të jenë parashikuar zona të caktuara, me hyrje e dalje, të pajisura përkatësisht me korsi ngadalësimi dhe shpejtimi.

*C) Rrugë interurbane dytësore* - Rrugë me një karrexhate me të paktën një korsi lëvizjeje për sens dhe bankina, me funksion kryesor lidhjen e Vorës me rrjetin kombëtar kryesor.

*D) Rrugë Urbane Kryesore:* Rrugë me karrexhata të pavarura, ose të ndara nga trafikndarës, secila me të paktën dy korsi lëvizjeje, bankina të shtruara dhe trotuare, me kryqëzime në nivel të pajisura me semafor ose rrethrotullim. Për qëndrimin e mjeteve janë parashikuar zona ose breza anësore jashtë karrexhatës, të dyja me hyrje dhe dalje të përqëndruara. Rrugë urbane kryesore ka si funksion shpërndarjen e trafikut që vjen nga







rrugët lidhëse me rrjetin kombëtar në drejtim të rrugëve urbane dytësore.

*E) Rrugë Urbane Dytësore:* Rrugë me një karrexhatë me të paktën dy korsi, bankina të shtruara dhe trotuare. Për qëndrimin janë parashikuar zona të pajisura me korsi manovrimi jashtë karrexhatës. Rrugë urbane dytësore ka si funksionshpëndarjen e trafikut që vjen nga rrugët kryesore, zonat me funksione të ndryshme social-ekonomike dhe turistike.

*F) Rrugë Lokale:* Rrugë urbane ose interurbane, e sistemuar në mënyrë të përshtatshme por që nuk bën pjesë në rrugët e mësipërme. Rrugë lokale janë të gjitha rrugët e tjera me kapacitet të ulët dhe që bëjnë lidhjet midis njësive funksionale dhe për shkak të shpejtësisë së ulët mund të përdoren nga mjetet, këmbësorët dhe bicikletat.

*Shëtitore* - për këmbësorë dhe bicikleta. Këtu përfshihet pedonalja në qëndër të qytetit, rruga e re panoramike përgjatë përroit në anën lindore të qytetit dhe ajo që lidh me terminalin Multi-Modal që synon përdorimin e rrugës së shërbimit të argjaturës nga këmbësorët dhe bicikletat, Rruga e Pishave në Golem, si dhe në disa prej akseve urbane kryesore dhe dytësore në zonat me potencial turistik.

#### *Struktura e rrjetit Rrugor*

Zhvillimi i rrjetit rrugor në Bashkinë e Vorës konsiston në rikonstruksionin e rrugëve ekzistuese duke përfshirë edhe zgjerimin e tyre sipas klasifikimit të rrjetit, shtrirjen e rrugëve të reja të cilat do plotësojnë lidhjet që mungojnë sot duke rritur aksesibilitetin e zonës, përmirësimin e kryqëzimeve kryesore dhe nivelin e shërbimit të rrugëve.

Në funksion të zhvillimit të zonës, me rëndësi është rikonstruksioni i rrugëve hyrëse respektivisht lidhja me rrugën kombëtare Durrës - Tiranë dhe fuqizimi i lidhjeve me njësitë administrative dhe bashkitë e tjera përreth. Ndërhyrja në shtresat rrugore duke i sjellë në standartin e kërkuar sipas kategorizimit përkatës do të lehtësojë lëvizjen e mjeteve dhe mallrave në bashkinë e Vorës, duke ulur kostot e transportit dhe rritjen e ekonomisë.

Përsa i përket nyjeve kryesore ku ndërpriten rrugë të kategorive të ndryshme dhe ku ka katër ose më shumë rrugë që kryqëzohen, propozohet zgjidhja me rrethrotullim pasi kjo zgjidhje është më efektive në mobilitetin e mjeteve dhe akomodon kërkesën në rritje të trafikut duke krijuar dhe mirëmbajtur një rrjedhshmëri të trafikut. Në varësi të flukseve të trafikut, rrethrotullimet mund të jenë me një ose disa korsi lëvizje por gjithmonë të pajisur me ishuj për kalimin e këmbësorëve.

Në ndërprerjet e rrugëve urbane dytësore dhe rrugët lokale por jo vetëm, propozohet disiplinimi me nyje semaforike, të pajisura me buton për këmbësorët.

Bashkia e Vorës ka nevojë për një studim i detajuar për transportin do të duhej të shqyrtonte çdo nyje në bazë të fluksit aktual dhe të pritshëm dhe të jepte rekomandimet përkatëse.

(në faqen  
paraardhëse)  
Figura 6.  
Rrjeti rrugor i  
proponuar dhe  
klasifikimi i tij



### Projektet e Zhvillimit të Rrugëve

Bazuar në rrjetin rrugor ekzistues si dhe duke analizuar tendencat e zhvillimit, është hartuar rrjeti rrugor kryesor i qytetit, si dhe eshte bere klasifikimi i tij. Kjo përfshin zhvillimin e rrugëve të reja, që do të plotësojnë lidhjet që mungojnë sot, rikonstruktimin rrugëve ku shpesh mund të përfshihen zgjerimet e rrugëve sipas klasifikimit të rrjetit, analizën e trafikut dhe përmirësimin e kryqëzimeve kryesore, si dhe zhvillimi i konceptit të ndarjes së trafikut tranzit nga ai urban, në funksion të zhvillimeve të pritshme të rrjetit rrugor në rang më të gjerë lokal dhe kombëtar.

- Rritja e kapacitetit të rrugëve për të përmbushur kërkesat e pritshme të trafikut, sidomos ndërthurjen me unazën e qytetit.
- Zhvillimi i rrugëve duhet të synojë jo vetëm të përballojë ngarkesën e trafikut, por gjithashtu të çojë në një zhvillim urban te qendrueshem, nepermjet nje klasifikimi të rrjetit rrugor, që mundëson ndarjen e trafikut tranzit nga ai lokal. Gjithëashtu lejon integrimin e qendrave të banuara jashtë qytetit të Vorës, me qendrën dhe qytete të tjera të Shqipërisë për nevoja të ndryshme sociale dhe ekonomike.

### Trafiku Rrugor

Trafiku paraqitet kaotik dhe jo i rregullt, megjithëse nuk ka një numër të madh të mjeteve në rrugë. Korsitë shpesh janë të zëna nga parkimi ose ndalimi i automjeteve, duke pakësuar kapacitetin e rrugës. Sigurimi i nevojshëm i kapacitetit të rrugës sidomos gjatë orëve të pikut, do të mundësojë një rrjedhë të qetë të trafikut sidomos në rrugët kryesore. Aktualisht kategoritë shoqërore që ndikojnë drejtpërdrejt në trafikun e Bashkisë së Vorës sipas INSTAT Census 2011 paraqiten në Tabelën e mëposhtme:

Kategoria	Perqindja e Popullsise
Personat qe udhetojne vajtje-ardhje per motive punesimi	8.90%
Transportipërnëpunë: me autobus, minibus, trendhetaksi	26.00%
Transportipërnëpunë: me makinëdhe me motoçikletë	32.1%
Transportipërnëpunë: nëkëmbëdhe me biçikletë	50.80%
Personat me tëpaktënnjëaftësitëkufizuar	4.70%
NjësitëEkonomikeFamiljareqezotërojnëtëpaktënnjëmakinë	84.60%

Figura 5.  
Statistikat e  
INSTAT census  
2011

### Kontrulli dhe Menaxhimi i Trafikut

Numri i makinave në Qytetin e Vorës është në rritje, duke pasur premisa në një të ardhme për mbingarkesë të trafikut në pika të caktuara. Në këtë situatë bëhet e rëndësishme përcaktimi i politikave të qarta për një shpërndarjetë trafikut, nëpërmjet kontrollit të trafikut dhe gjithashtu sigurimit të informacionit real të situatës së tij. Në një të ardhme situata e trafikut të rrugëve urbane dhe e akseve interurbane hyrese në qytetin e Vorës duhet të monitorohet tërësisht, e përveç monitorimit të trafikut është e nevojshme dhe një mënyrë efikase e shpërndarjes së informacionit të trafikut. Kjo kërkon ngritjen e Qen



Figura 9.  
Panelet  
elektronike të  
informacionit  
(PEI)



drës së Kontrollit dhe Menaxhimit të Trafikut të Qytetit të Vorës (QKMTV), përmes instalimit të aparaturave semaforike që do të shoqërojnë zhvillimin e rrjetit rrugor, si dhe një sinjalizimi optimal të kontrollit të trafikut duke përdorur Sistemet Inteligjente të Transportit. Gjithashtu Kamera për monitorimin e trafikut (KMT) duhet të planifikohen të vendosen në pikat kryesore të qytetit si dhe vendosja e paneleve elektronike të informacionit në hyrjet kryesore të qytetit (PEI)

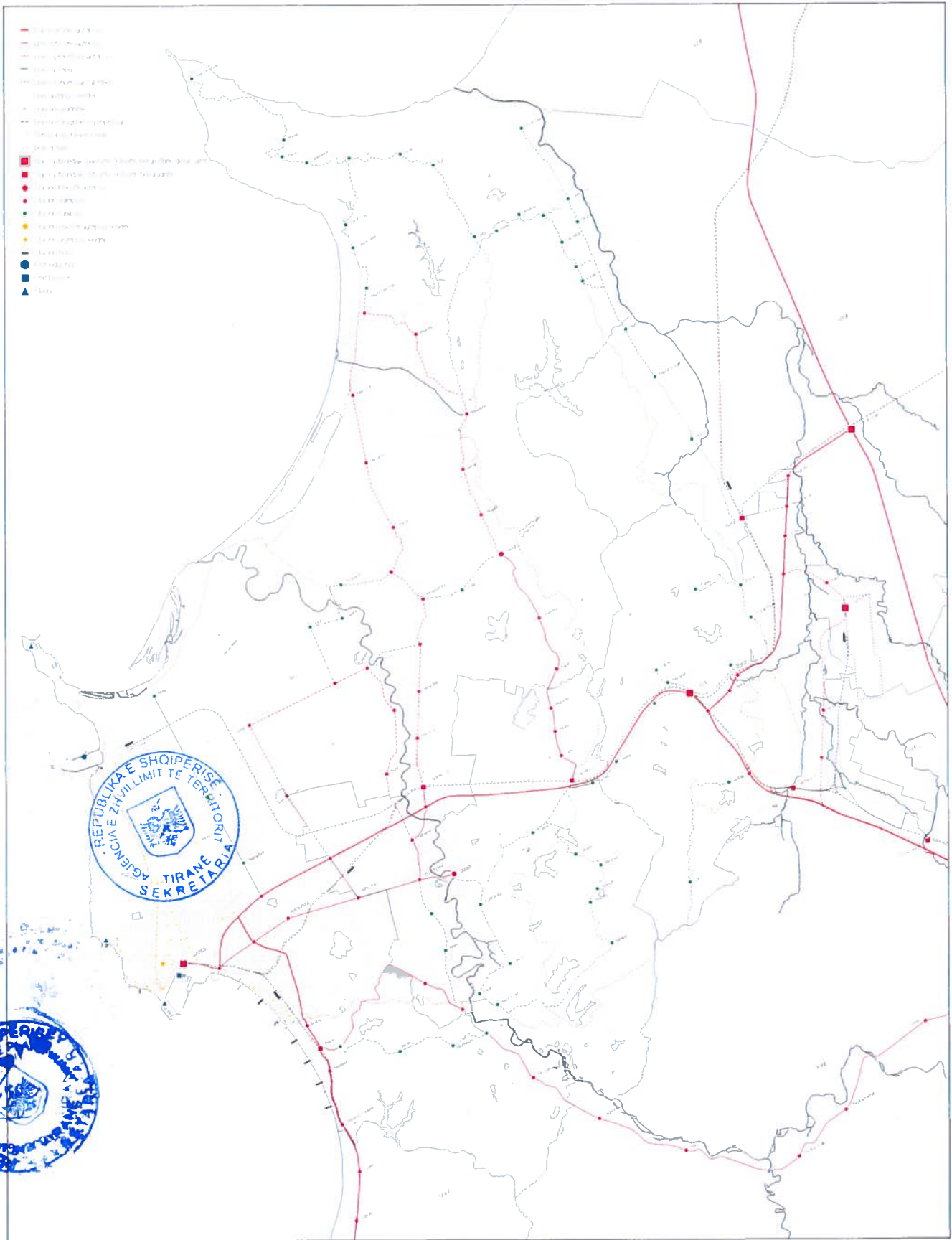
#### *Rregullat e Trafikut*

Krijimin dhe zbatimin e rregullave të qarta për kategoritë e ndryshme të mjeteve që qarkullojnë në Qytetin e Vorës, duke mundësuar lëvizjen në një hapësirë të dedikuar për transportin publik, pra orientimin e levizjës së transportit publik nënjë pikë (Terminal) për transportin ndërqytetës dhe rrethqytetës, sidhe përcaktimin e levizjes për mjete e rënda si autobusët dhe Kamionet, që duhet të qarkullojnë në rrugë të përcaktuara dhe orare të përcaktuara.

#### *Parkimi*

Rritjen e numrit të automjeteve private në Vore bën të domosdoshëm rritjen e kapacitetit të parkimit, veçanërisht në zona të cilat kanë një dinamike më të lartë të aktivitetit social dhe ekonomik. Problemet e parkimit të tejmbushur të automjeteve do të vërehen kudo në rregullat e parkimit në rrugë, si koha e parkimit shoqëruar me përcaktimin e tarifave të parkimit nuk do të përcaktohen dhe zbatohen nga Bashkia e Vorës. Parkimi i paligjshëm në rrugë jashtë zonës së përcaktuar për parkim zvogëlon numrin e korsive në dispozicion, duke shkaktuar çrregullim të trafikut, për pasojë uljen e kapacitetit të rrugëve dhe rritjen e kohës së udhëtimit dhe përfundimisht ndotjen e ambientit nga trafiku. Një tjetër kriter është vendosja dhe identifikimi i vendeve të posacme të parkimit për personat me aftësi të kufizuara, të cilët aktualisht përbëjnë 4.70% të qytetarëve të Bashkisë së Vorës. Identifikimi i këtyre mjeteve duhet të bëhet nëpërmjet lejeve dhe targave të posacme të lëshuara dhe të autorizuar nga Bashkia e Vorës.





### *Shtesë e Vendeve të Parkimit/Ngritje e Sistemeve të Informacionit për Parkim*

Nëzonën e planifikuar për qëllime urbane të caktuara sic është rasti i ndërtimit të terminalëve, vendet shtesë të parkimit janë të domosdoshme, gjithashtu këto vende parkimi janë në një distancë të pranueshme të lëvizjes dhe nga pikat e tjera që kanë aktivitete me përqëndrim momental parkimi si terrenet sportive, etj. Ndaj është propozuar që në këtë vëndndodhje, bashkë me terminalin të ndërtohet dhe një godinë parkimi qoftë kjo mbitokë ose nëntokë. Parkimet e tjera shtesë që do të plotësojnë nevojat e zhvillimit të zonave të reja urbane, do jenë të integruara në koeficientët e ndërtimit pra do të ketë kate ndërtimi të destinuar për plotësimin e nevojave të parkimit. Si konkluzion është menduar që vendet e parkimit të parashikuara sa me sipër, shoqëruar me vendet e parkimit në rrugë do mundësojnë përballimin e kërkesës së pritshme për parkim. Vendodhja e Parkimeve publike është paraqitur në figurën 7 me sipër. Kur këto parkime të jene ndërtuar do lindë nevoja dhe për një sistem informimi të parkimit, me qëllim udhëzimin dhe orientimin e përdoruesve të mjeteve drejt ketij parkimi publik dhe parkimeve të tjera private që mund të ndërtohen. Informacioni parashikon dhënien e orientimit të lëvizjes si dhe nëse ka vende të lira ose jo në vëndndodhjet e parkimeve, kjo nëpërmjet mesazheve elektronike të shfaqura në ekranet informative.

### *Sistemi i Parkimit me Pagesë*

Aplikimi i Parkimit me pagesë duke vendosur rregulla të cmimeve të parkimit, veçanërisht për parkimin në rrugë, duhet të vlerësohet në mënyrë të drejtë duke pasur si qëllim një përdorim më të frytshëm të rrugëve, si dhe për të siguruar të plotë kapacitetin e rrjetit rrugor. Automjetet e parkuara, nëse mund të jenë të parkuara në ose jashtë rrugës, duhet të paguajnë për parkimin, gjëqë do të sjellë të ardhura të ndjeshme në Bashkinë e Vorës, të cilat mund të përdoren në një fushë të gjerë përfshi dhe investime në ndërtimin e infrastrukturës ose përmirësimin e shërbimeve të ndryshme. Duhet patur kujdes trajtimi i bizneseve përgjate rrugëve, që të mos pësojnë politika taksimi në dëm të insteressave të tyre ekonomike, duke menduar për parkime të rezervuara, zonat e përbashkëta të ngarkimit/shkarkimit, etj. Po ashtu rezidentët duhet të kenë të drejtën e pagesës së vendeve të parkimit publike në zonën e tyre të banimit në kosto administrative, duke i pajisur me karta të vecanta. Figura 9 tregon një aparaturë për biletën e parkimit me pagesë.

### *Trafiku për Këmbësorët dhe Bëçikletat*

Në qytetin e Vorës rreth 50.8% e popullsisë lëvizin në këmbë ose me bëçikletë. Kjo si rezultat i një sërë faktorësh social dhe ekonomik si dhe të vetë shtrirjes së qytetit dhe mungesës së transportit publik. Në mënyrë që të pakësohen aksidentet që përfshijnë këmbësorët duhet të orientohet projektimi dhe zbatimi për më shumë shërbime në funksion të këmbësorëve, si: kalime në kryqëzim, kalimet e këmbësoreve të pajisura me semaforë. Përveç kësaj, përgjatë rrugëve urbane duhet të përmirësohen trotualet duke

(në faqen paraardhëse)  
Figura 12.  
Skema e transportit publik urban





krijuar sipërfaqe më të gjëra dhe mirëmbajtja e tyre. Trotuaret e cilësisë së mirë do të rrisin jo vetëm sigurinë e këmbësorëve, por edhe komoditetin urban. Alternativa tjetër e lëvizjes, ajo me bicikleta, për shkak të pozicionit kodrinor të një pjesë të qytetit nuk favorizohet, gjithësesi konsulenti ka parë mundësinë e korsive për biçikletane zonën fushore me qëllim që ato të zhvillohen në një masë të caktuar në qytet. Bashkia e Vorës ka zona terësisht këmbësore, dhe me zhvillimet e mëtejshme urbane mund të mundësojë që rruge të caktuara me orare të caktuara, për akomodime të tyre. Kjo nevojë shfaqet e domosdoshme gjatë periudhës së verës në zonat turistike si dhe përgjatë shëtitorëve të qytetit.

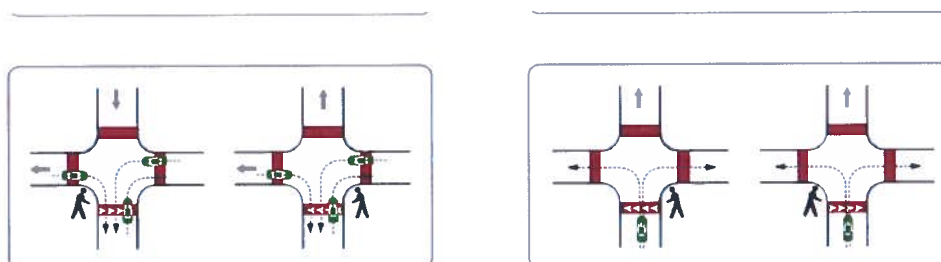


Figura 11. Pikat e konfliktit këmbësorë - mjet

## 8.2 Transporti Publik

### *Struktura e Linjave të Autobusëve*

Sot, shërbimet e autobusëve në Vorë, mbështeten në linja urbane shumë të rralla (një në ditë) për fshatrat dhe ato interurbane që kryejnë shërbimet me destinacion qytetor kryesor. Linja e autobusit përgjatë Rrugës Pavaresia paraqet një shembull të mirë: këtu stacionet e autobusëve janë treguar në mënyrë të qartë dhe kompania e kontraktuar ka bërë disa investime të mira të kohëve të fundit në autobusë dhe minibusë të reja. Struktura ekzistuese e autobusëve duhet të analizohet dhe të hidhen hapat e një sistemi të qëndrueshëm të transportit qoftë dhe nëpërmjet subvencionimit, kjo duhet të planifikohet duke parasysh kërkesën ekzistuese dhe atë në të ardhmen të udhëtimit, transportin publik kryesor të qytetit dhe mbulimin e popullsisë së zonës së Vorës si rajon. Për shkak të pronësisë së ulët të makinave, ka ende një kulturë të transportit publik të pranishëm: njerëzit e dinë se si të lëvizin me anë të transportit publik.

Një sistem mjete bashkëkohore duhet të futet në shërbim që të mundësojë ritjen e komoditetit për pasagjerët, dhe ndërlidhjen e njësive bashkiake me qytetin e Vorës. Një tjetër faktor i rëndësishëm është instalimi i linjave urbane për transportin e nxënësve të shkollave si nevojë e përqendrimit të shërbimeve të ofruara nga bashkia në zona me specifike. Shpërngulja dhe shpërndarja e popullsisë gjatë viteve të fundit ka bërë eliminimin e shkollave në fshatra si mungesë e nxënësve dhe përqendrimin e tyre në zona me densitet të lartë urban si pjesë e përqendrimit të shërbimeve. Përqendrimi i shërbimeve arsimore në Njësitë Administrative krijon nevojën për krijimin e



një transporti urban që do të transportojë nxenesit nga shtëpitë e tyre në fshatra drejt shkollës dhe anasjelltas. Është e rëndësishme që mjetet e transportit urban dhe atyre të arsimit të jenë të sigurtë, mjedisor, të lehtë identifikueshëm dhe me vende parkimi të specifikuar. Në Figurën 11 më poshtë paraqitet një skemë e propozuar mbi transportin publik urban.

#### *Nevoja për Terminal Multi-Modal*

Meqë në Vorë nuk ka ende një terminal të mirëfilltë dhe të integruar për autobusë ndërqytetës, ishte i nevojshëm integrimi i linjës hekurudhore, linjave të autobusëve ndërqytetës dhe linjave të mikrobuzeve në një terminal të paisur me ambientet e duhura, si: tualete, sportelet e biletave, dhoma të pritjes, dyqane, restorante, vëndqëndrimet e taksive dhe vëndet e parkimit. Një terminal i ri, “Terminali Multimodal i Vorës” duhet të vendoset në një zonë cila lejon dhe siguron akses të mjaftueshëm dhe lehtësimin e hyrjes së automjeteve nga jashtë Vorës. Kjo, gjithashtu do të ndihmojë për të parandaluar automjetet e mëdha të hyjnë në akset kryesore të brëndshme të qytetit. Si pjesë e planifikimit janë propozuar tre Terminale në territorin e bashkisë, ku me kryesori është

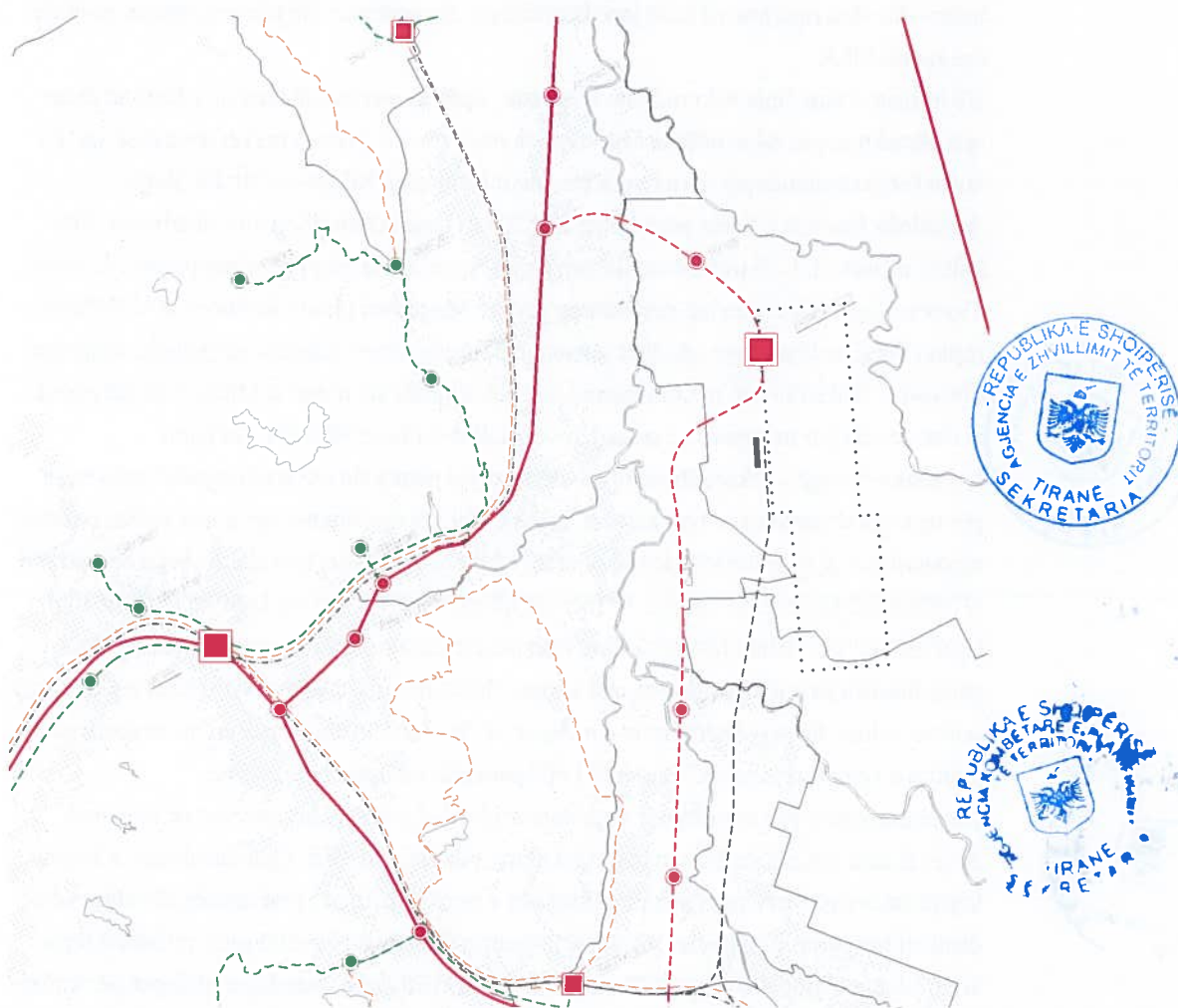


Figura 13.  
Vendndodhja e terminalit të ri të qytetit



ai i qytetit të Vorës, dhe dy të tjerë me të vegjël një në Bërxullë dhe një në Budull. Ja vlen të theksohet se терминаlet e reja do të shërbejnë si pikë lidhëse midis autobusëve të qyteteve dhe linja të tjera të transportit publik për transferimin në drejtime të ndryshme dhe për krijimin e një sistemi Transporti Multimodal. Vendodhja e propozuar e Terminaleve është parë si pika më e mire e mundshme për ndërthurjen e transportit hekurudhor me atë urban, dhe reduktimin e ndikimi të tij në trafikun e qytetit të Vorës.

### *Transporti Hekurudhor*

Transporti hekurudhor i cili deri në vitin 90 ishte një nder mënyrat më të përdorura të transportit si për udhëtarët ashtu edhe për mallrat aktualisht është lënë në harresë dhe gjëndja e saj është e mjerueshme. Janë bërë analiza dhe projekte por ende nuk ka hapa konkrete në zhvillimin e transportit hekurudhor, i cili mbart në vetvete një potencial të madh. Transporti hekurudhor ka një efikasitet dhe shpejtësim të lartë, besueshmëri dhe komoditet, kundrejt një kostoje transporti 2.7 – 3 here më të ulët. Kjo mënyrë transporti duke qënë se është një sistem transporti më vete shpang ngarkesën e fluksit të trafikut dhe njekohesisht e redukton atë. Linjat e rrjetit hekurudhor shqiptar janë krejtësisht me traversa druri shumë të vjetra e pothuajse të kalbura. Bën përshtypje linja Durrës-Tiranë, e cila është rikonstruktuar me traversa betoni dhe disa riparime në linjë janë bërë duke u zëvendësuar me traversa betoni, bi-bloko ose mono-bloko.

Në infrastrukturë, linja hekurudhore shqiptare, sipas ekspertëve të huaj që e kanë studiuar atë, përcaktohet se është ndërtuar në kondicione optimale, për sa i përket trasesë së saj. Ky kusht është stimulues për ta rinovuar atë, me mbishtresën ballast-çakëll dhe shina.

Aktualisht Bashkia e Vorës përshkohet nga 20 km linjë hekurudhore dhe shërben si pikë kalimi në sistem, i cili mundëson lidhjen e pjesës veriore të Shqipërisë me portin e Durrësit, Tiranën, jug-lindjen dhe jug-perëndimin deri në Maqedoni pjesë e koridorit të VIII Pan-Europian. Përgjate kësaj linje ndodhet stacioni hekurudhor Vore, ndonëse në gjëndje të mjeruar dhe jashtë funksioni sot, me rimëkëmbjen e hekurudhës ato mund të kthehen në një potencial të vertetë për transportin e pasagjerëve, mallrave dhe zhvillimin e turizmit.

Kryqëzimet rrugë - hekurudhë në nivel ose disnivel paraqesin një problematikë më vete si për nga shpërndarja e tyre kaotike, ashtu e dhe për nga dimensionet e tyre fizike. Është e rëndësishme që të gjithë këto kryqëzime të rishikohen dhe të bëhen ndërhyrjet e nevojshme të bëhen ndërhyrjet e nevojshme në mënyrë që ato të përputhen me legjislacionin në fuqi. Gjithashtu duhet rishikohen nënkallimet ekzistuese automobilistike me hekurudhën pasi përgjithësisht janë të ngushta dhe nuk lejojnë shkëmbimin e mjeteve. Ato duhet e plotësojnë kushtet minimale për shkëmbimin e mjeteve në dy drejtime dhe të paisen me trotuarë për kalim të këmbësorëve. Një shembull i tillë paraqitet në figurën mëposhtë:

Ligjet ekzistuese për kryqëzimet rrugë-hekurudhë theksojnë që kryqëzimet në nivel nuk duhet të jenë më pak se 2.5 km larg njëri tjetrit, për arsye sigurie. Gjëndja aktuale e këtyre kryqëzimeve në Vore, paraqitet përgjithësisht e mirë si rezultat i ekzistencës së kalimeve në disnivel me përjashtim të disa pikave të krijuara si rezultat i zhvendosjes ndërtimit të pa-kontrolluar të popullsisë gjatë 25 viteve të fundit. Gjithësesi mundësia që jepet për kalim-



in e hekurudhës në teritorin e bashkisë dhe integrimi me sistemet e tjera të transportit është një pikë e fortë e këtij plani rregullues. Kjo do të mundësonte një ridimensionim të situatës së transportit dhe përcaktimin e vendodhjes së terminaleve MultiModale të bashkisë.

Përshkrimi dhe objektivat e strategjisë: Një nga objektivat prioritarë të planit është zbatimi dhe përforcimi i sistemit të lëvizjes publike si në qytet ashtu edhe në zonat rurale, bazuar në rehabilitimin e linjës ekzistuese të trenit, për t'u përdorur për transportin e udhëtarëve dhe të mallrave dhe në përmirësimin e sistemit të autobusëve. Strategjia përmban dhe përfshin udhëzimet e Planit Kombëtar të Shqipërisë dhe të PIN Durana-s. Strategjia përbëhet nga disa veprime që synojnë rehabilitimin e linjës ekzistuese të trenit, dyfishimin e linjave (që konsiderohet e nevojshme për një transport efikas), rehabilitimin e stacioneve aktuale të trenit, të cilët do të bëhen Qendra Multi Modale, ku do të zhvillohet shkëmbimi midis trenave, autobusëve dhe biçikletave, ndërtimin e stacioneve të reja të trenit (Qendra Multi Modale lokale) sidomos përgjatë linjës Durrës-Tiranë, për t'u shërbyer komuniteteve lokale që janë zhvilluar në ato zona. Strategjia bazohet në integrimin e sistemeve të ndryshme të transportit, me trenin si sistem kryesor të transportit, autobusët dhe minibusët lokalë si mjete dytësore të transportit, dhe biçikletat si mjeti i tretë i transportit. Përveç kësaj, strategjia gjithashtu përmban një veprim që lidhet me zbatimin e një plani të ri të integruar të lëvizshmërisë publike, që do të zhvillohet në mënyrë të koordinuar midis Durrësit, Shijakut dhe Vorës.

Në kuadër të zhvillimit të mëvonshëm të korridoreve hekurudhore si dhe të studimeve që janë kryer, ende nuk ka një plan të qartë se si do të zhvillohet Hekurudha Shqiptare por ekzistenca e hekurudhës në teritorin e Bashkisë së Vorës paraqet një mundësi zhvillimi ekonomik dhe siguron qëndrueshmërinë tij për zonën. Më poshtë paraqitet rrjeti ekzistues hekurudhor si dhe propozimet për përmisimin e saj në të ardhmen, dhe përshtirja e hekurudhës Shqiptare në Koridorin e VIII Pan – European.



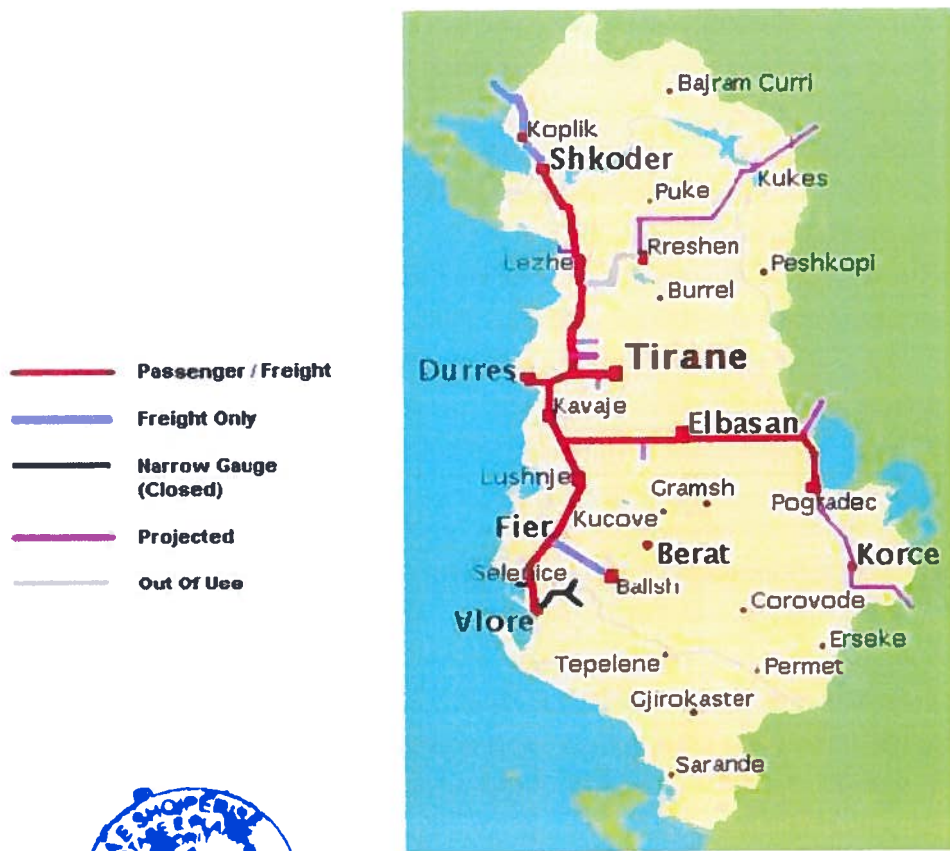


Figura 16. Rrjeti ekzistues hekurudhor

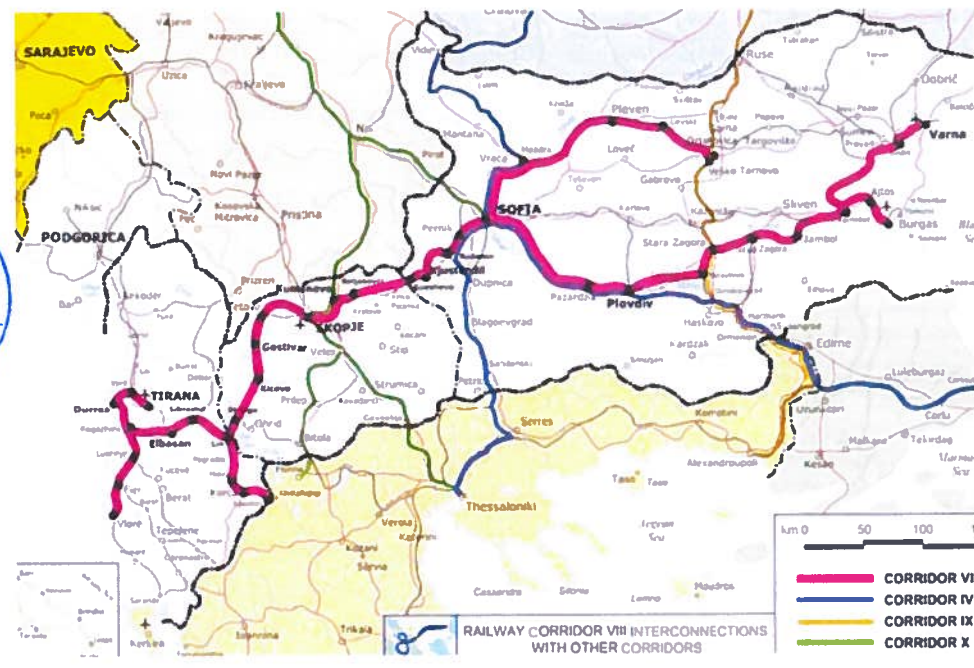
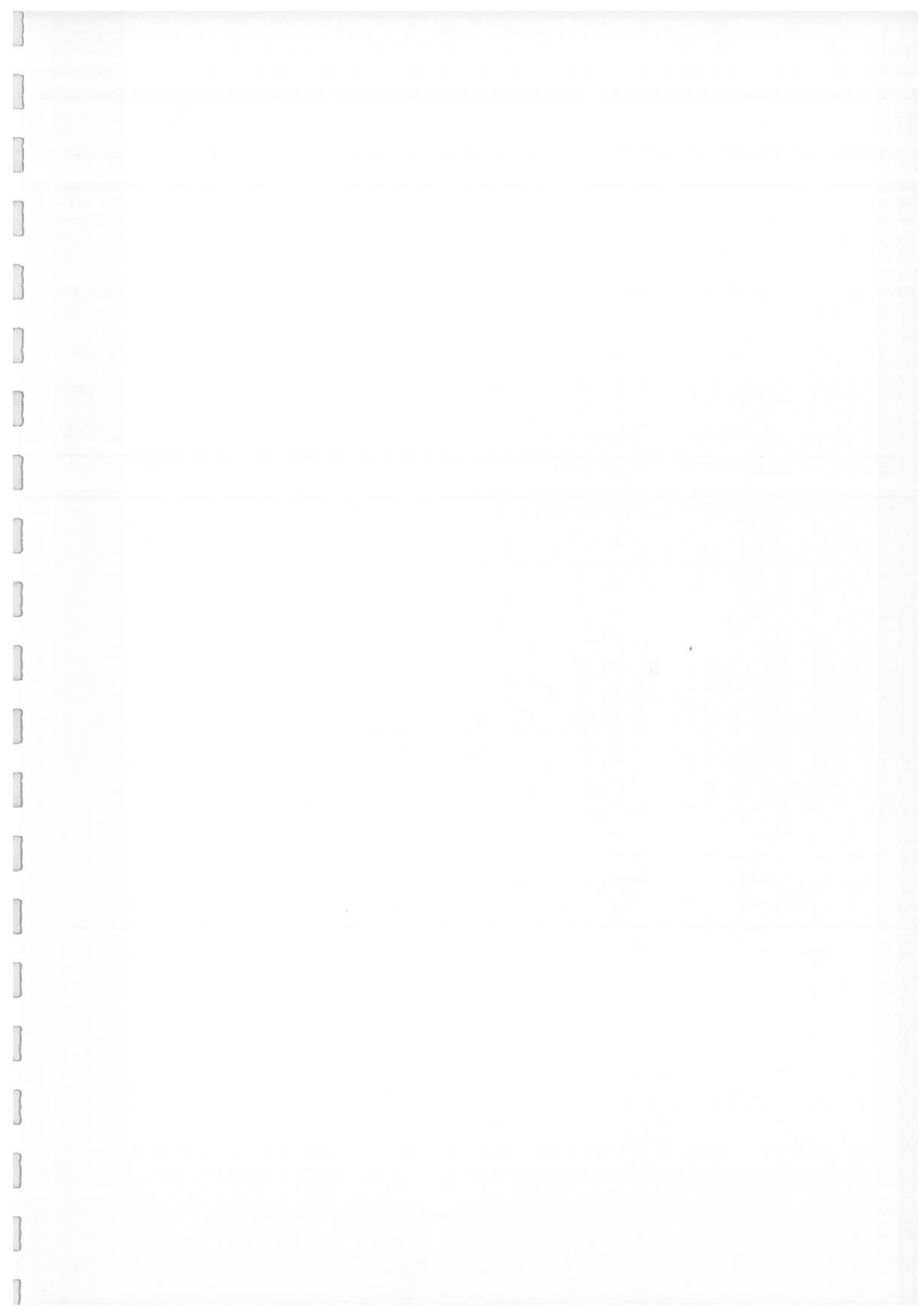
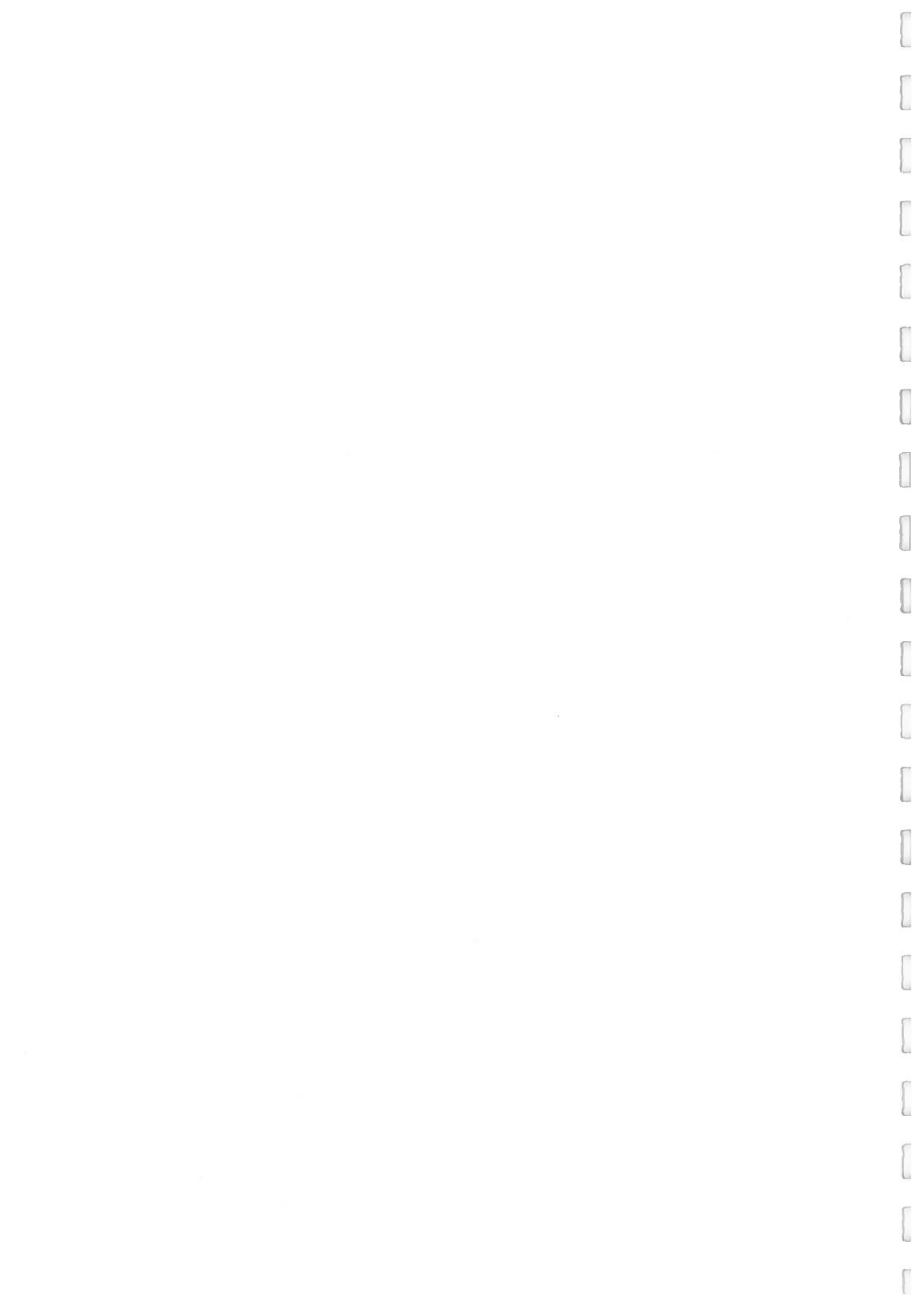


Figura 17. Korridori VIII hekurudhor



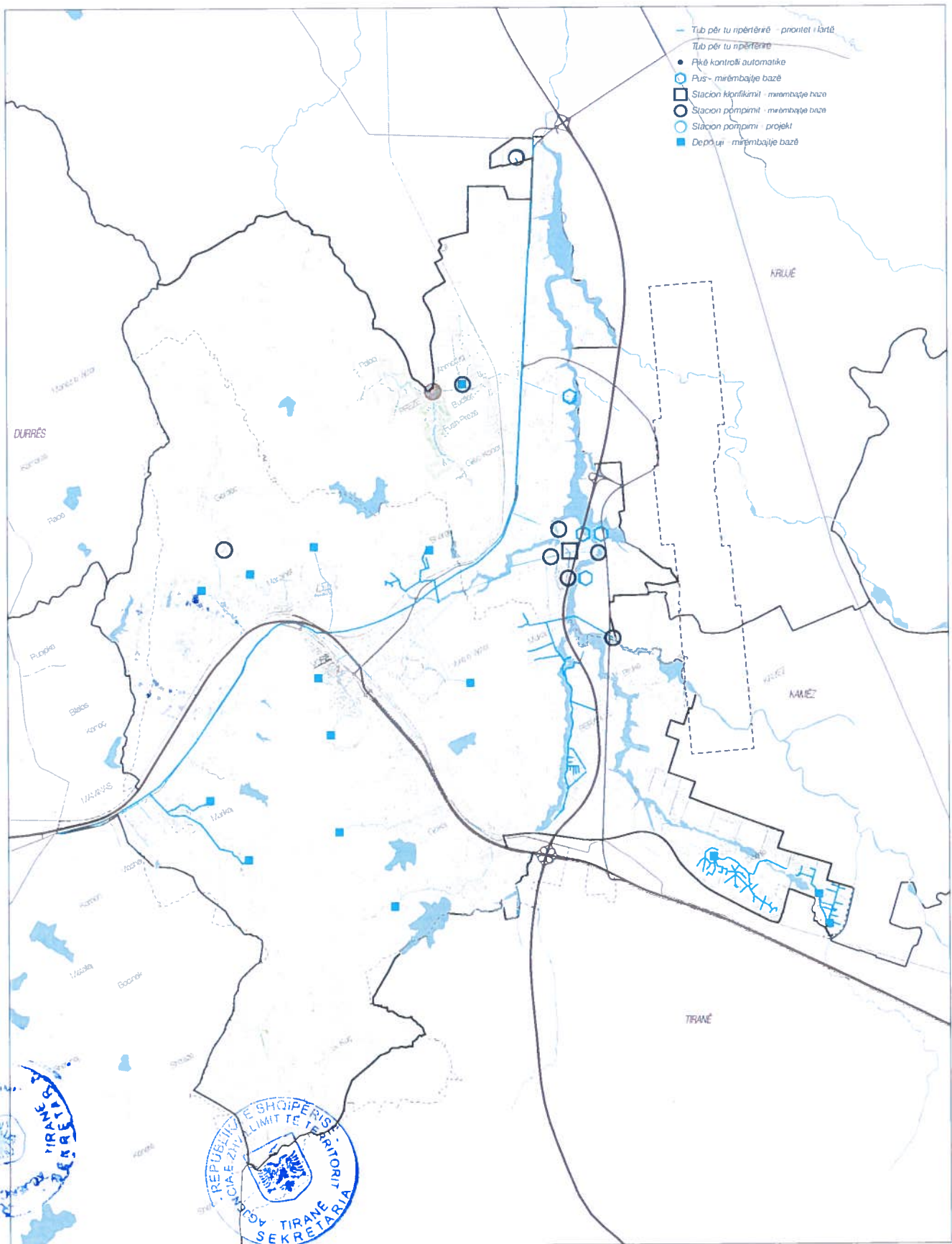






**9 PLANI I MASAVE NË RRJETIN E INFRASTRUKTURËS**





## 9.1 Rrjeti i propozuar i ujit të pijshëm

Sistemi i ujit të pijshëm të Vorës tregon një strukturë tepër të shpërndarë, duke pasqyruar shpërndarjen e strukturave të urbanizuara mbi territor. Rrjeti i ujit të pijshëm është i përbërë nga një numër i mikro rrjeteve të ndryshme. Në tërësi, ne mund të llogarisim 5 nënsistemet kryesore. Rrjeti kryesor, i përbërë, i tubacionit të zonës merr ujë nga një akuifer, nëpërmjet puseve që ndodhen në afërsi të Lumit të Tiranës, në bashkinë e Tiranës. Rrjeti, i lidhur me këtë sistem, u shërben vendbanimeve të shtrira përgjatë akseve rrugore që lidhin qendrën urbane të Urës së Zezë me atë të Vorës (SH 52) dhe atyre përgjatë boshtit të rrugës Durrës-Tiranë. Katër mikro rrjetet e tjera të tubacionit, si pemë, pikat kryesore të cilave janë të vendosura përgjatë Lumit të Tiranës, u shërbejnë, përkatësisht, vendbanimeve të afërta të Prezës, Bërxullës, Domjes dhe Laknasit. Disa nga tubacionet kryesore – që i shërbejnë Shargës, sistemi që shërben Marikajt, sistemi që i shërben Bërxullës dhe sistemi që i shërben Domjes - do të përmirësohen për të rritur madhësinë e tyre dhe për të shmangur rrjedhjet. Përmirësimi i rrjetit të ujit të pijshëm të centralizuar do të thotë edhe rritje e mirëmbajtjes dhe sigurimi i kontrollit të sistemit. Pikat e kontrollit ( “valvulat”), të shtrira përgjatë rrjetit, do të sigurohen në mënyrë që të zvogëlojnë lidhjet e shpërndara ilegale dhe vjedhjen e ujit të pijshëm nga rrjeti. Stacionet e pompimit, depozitat dhe puset do të mirëmbahen rregullisht. Përveç përmirësimeve në rrjetet e centralizuara, pajisjet e decentralizuara/shtëpiake, si për ujin e pijshëm dhe për ujin e grumbulluar të shiut, do të mbështesin fuqishëm sistemin e ujit të pijshëm. Mirëmbajtja e pajisjeve shtëpiake për mbledhjen e ujit të pijshëm dhe zëvendësimin i atyre të vjetruara do të nxitet. Njëkohësisht, përhapja e depozitave shtëpiake, për mbledhjen dhe përdorimin e ujit të shiut, do të reduktojë presionin mbi burimet e ujit të pijshëm.

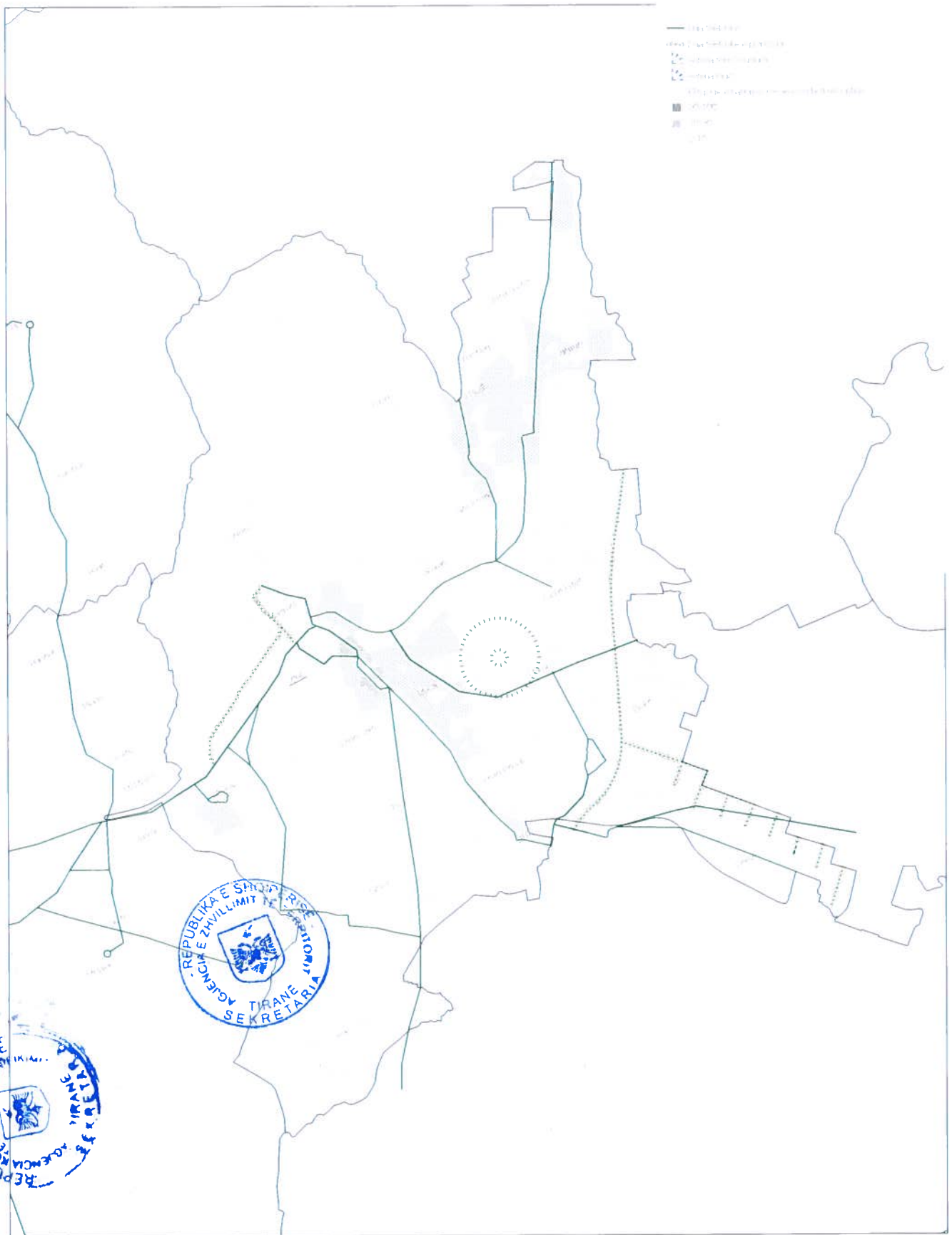
## 9.2 Sistemi i propozuar i kanalizimeve

Sistemi i ujërave të zeza të Vorës do të përbëhet nga tre sisteme kryesore. Sistemi i parë është rrjeti i centralizuar i ujërave të zeza të Vorës. Ky është një rrjet i zgjatur tubacioni, që reflekton strukturat e dendura, të larmishme urbane të bashkisë Shijak. Sistemi i tubacionit të ujërave të zeza, që shërben në qendër të Vorës dhe vendbanimet e Marqinetit dhe Marikajt, do të shtrihet për të shërbyer në zonat më të dendura të urbanizuara, të vendosura në afërsi të rrjetit. Ky është rasti i Vorës së Vjetër, Shargës, Marqinetit, Gjokajt dhe Marikajt. Këto katër rrjete tubacioni do të bashkohen në një rrjet të zgjeruar dhe do të pajisen me një fabrikë të re të trajtimit. Fabrika e re e trajtimit integron edhe përpunimin natyror dhe një sistem për mbledhjen e ujërave të zeza të trajtuara, në mënyrë që këto prurje, më vonë, mund të përdoren për qëllime ujitjeje. Vendndodhja e propozuar për impiantin e trajtimit është përgjatë rrugës ndërmjet Marqinetit dhe Maminasit, siç tregohet në planet kombëtare. Tubacioni kryesor i rrjetit

(në faqen  
paraardhëse)  
Rrjeti i  
propozuar i ujit  
të pijshëm







të kanalizimit, që i shërben Vorës, Marqinetit dhe Marikajt, gjithashtu do të përmirësohet për të shmangur rrjedhjet dhe përditësuar kapacitetin. Një skemë mirëmbajtjeje, për të siguruar mirëfunksionimin e aparateve të kanalizimit, në afat të gjatë, do të zbatohet gjithashtu. Sistemi i dytë është një grup i rrjeteve të vogla që korrespondojnë me zonat e thella, por me urbanizim të dendur. Rrjetet e vogla do të shtrihen për të shërbyer në zonat më të dendura të urbanizuara, vendosur në afërsi të tyre si Ahmetaq, Bërxullë, Domje dhe Prezë. Tubacionet kryesore të rrjeteve të vogla të Ahmetaqit, Bërxullës, Domjes dhe Prezës, do të përmirësohen për të ndaluar rrjedhjet dhe përditësuar kapacitetin e tyre. Sistemet e trajtimit të ujërave të zeza, që përfundojnë në rrjetet e vogla të tubacionit të ujërave të zeza të Bërxullës, Prezës, Ahmetaqit dhe Domjes, do të sigurohen nga ligatinat e ndërtuara dhe/ose shirita pyjore mbrojtëse. Sistemi i tretë përbëhet nga një mbulesë e pajisjes në shkallë të vogël të trajtimit të ujërave të zeza, për rrjetin e familjeve dhe industrive. Ndërtesat e largëta dhe vendbanimet jo të lidhura me rrjetin e centralizuar të Vorës dhe as me ndonjë mini rrjet, do të pajisen me një depozitë septike kolektive ose individuale dhe me trajtimet sekondare të ujërave të zeza.

### 9.3 Sistemi i energjisë elektrike dhe komunikimit elektronik

Në territorin e bashkisë së Vorës, rrjeti elektrik është i përhapur gjerësisht dhe arrin t'i shërbejë të gjithë popullsisë. Kjo është si rezultat i linjave elektrike të voltazhit të lartë, linjave rajonale dhe linjave lokale që janë përmirësuar gjatë viteve të fundit. Në vitet e ardhshme, efikasiteti i rrjetit duhet të përmirësohet më tej dhe veçanërisht duhet të reduktohen ndërprerjet e energjisë, të shkaktuara nga furnizimi i pamjaftueshëm. Kalimi nga linjat 6KV në ato 20KV, shtrimi i kablllove nëntokësore së bashku me rritjen e kapacitetit të nënstacioneve janë instrumenta themelore për të përmirësuar efikasitetin e rrjetit elektrik të bashkisë. Zona të veçanta që kanë nevojë për përmirësim janë ato rreth aeroportit dhe zona e Domjes.

Për sa i përket komunikimit elektronik në qytetin e Vorës ka një shpërndarje të mirë të rrjetit nga pikpamja e shërbimit por infrastruktura në mbështetje të këtij rrjeti nuk është e përshtatshme me nevojat e qytetit. Si pasojë shërbimi ofrohet nëpërmjet një infrastrukture ajrore të ç'rregullt. Në të ardhmen ky rrjet do të ndërtohet në mënyrë të integruar me infrastrukturën rrugore duke shfytëzuar riparimin e rrugëve ekzistuese dhe ndërtimin e rrugëve të reja dhe për përrregullimin e rrjetit të formuar dhe zgjerimin e tij në zonat ku mungon ky shërbim.

### 9.4 Infrastruktura bujqësore

(në faqen paraardhëse) sistemit i telekomunikimit

Portofoli i përgjithshëm i infrastrukturës bujqësore të Vorës do të rezultojë i zgjeruar në mënyrë të konsiderueshme. Ndërhyrjet do të jenë në tri fusha kryesore: rregullimi i







vendosjes bujqësore, ujitja e kullimi, dhe pajisjet bujqësore.

#### *Vendosja bujqësore*

Rehabilitimi i tarracave të braktisura në kodra do të kryet me anë të pastrimit të bimësisë e zbatimit të rrjetit të kullimit dhe do të rezultojë në zgjerimin e kulturave bujqësore me cilësi të lartë.

Rivitalizimi i sektorit të bujqësisë do të shkojë paralelisht me zbatimin e aktiviteteve të akuakulturës dhe të infrastrukturës përkatëse. Te Rinia, akuakultura do të zbatohet përmes rinovimit të pellgjeve ekzistuese dhe sistemit të bravave të kontrollit të hyrjeve dhe daljeve të ujit. Njëkohësisht, kultivimi i molusqeve indigjene do të shtrihet në lagunë dhe jashtë bregut, në det të hapur.

#### *Ujitja dhe kullimi*

Të dy, si sistemi i ujitjes dhe ai i kullimit të territorit do të rehabilitohen duke filluar nga ato zona me kultivim të cilësisë së lartë. Rehabilitimi i përket një numri të situatave të përpikta, që shpesh korrespondojnë me ato vende ku sistemi bujqësor kryqëzon sistemet e tjera (p.sh. infrastrukturën rrugore, strukturat e urbanizuara, etj).

Në veçanti, në lidhje me sistemin e ujitjes, rezervuarët e shumtë të shpërndarë në kodrat e Shijakut, të rehabilituar plotësisht, do të kryejnë mbajtjen e ujit të rreshjeve dhe në mënyrë rutine sigurimin e ujit për ujitje.

Implementimi i pellgjeve të grumbullimit, për të ruajtur ujin e ndotur të trajtuar, të lëshuar nga impianti i trajtimit të Vorës, dhe lidhja e tyre me rrjetin e ujitjes, do të rrisë kapacitetin e ujitjes të territorit dhe sasinë e burimeve ujore të caktuara për bujqësinë.

Në lidhje me sistemin e kullimit, përgjatë rrjedhave në kodra, grackat e reja të vargjeve të sedimenteve do të kapin mbetjet, duke reduktuar rrjedhjen nga shpatet dhe përmirësuar rrjetin e kullimit. Në drejtim të rrymës, përgjatë lumit Ishëm, zona të reja të rrjedhjes së kontrolluar dhe forcimi i argjinaturave ekzistuese, do të zvogëlojë përmbytjet e madhe të fushave bujqësore.

#### *Pajisjet bujqësore*

Një rrjet i ndërtesave të shërbimeve esenciale për bujqësinë - si mullinjtë e vajit dhe kantinat e verës në afërsi të kodrave - do të zbatohen në lidhje të ngushtë me rrjetin e rrugëve dhe do të garantojnë një qasje të barabartë dhe të përhapur tek fermerët. Njëkohësisht, objektet e reja bujqësore, për ruajtjen dhe përpunimin e produkteve, do të prezantohen nga kooperativat e fermerëve dhe do të bëhen të arritshme për fermerët që operojnë në mjediset përreth. Tregje të vogla do të realizohen në të gjithë territorin. Ato do të shërbejnë për tregtimin e drejtpërdrejtë të prodhimeve ushqimore vendase.

Vendi i ri i kompostimit të mbetjeve në Shargë do t'u mundësojë fermerëve, një pleh të vlefshëm të zonës, për prodhimet e tyre.

Përveç kësaj, rezervuarët dhe zonat përreth do të funksionojnë edhe si pole të praktikave zbavitëse dhe në përgjithësi, parku i ri rajonal dhe infrastruktura e tij me lëvizshmëri

(në faqen  
paraardhëse)  
Infrastruktura  
bujqësore





të ulët, do të forcojnë ofertën e propozuar nga aktivitetet e agriturizmit, te shpërndara nëpër territor.

#### 9.5 Menaxhimi i mbetjeve

Në bashkinë e Vorës, vengrumbullimet joformale të mbetjeve, të shpërndara në territor dhe ato përgjatë lumit Ishëm do të mbyllen dhe pastrohen. Mbetjet e bashkisë do të mbledhen dhe transportohen në vendgrumbullimin sanitar të Sharrës (Tiranë).

Në afërsi të Shargës, përgjatë rrugës për në Shkodër, një vend i ri mbetjesh i bashkisë do të mbledhë dhe transformojë mbetjet organike të Vorës. Mbetjet, më pas, do të shpërndahen për fermerët që mund t'i përdorin ato për të plehëruar prodhimet e tyre. Riciklimi i mbetjeve organike do të përforcojë sistemin e rrjetit të riciklimit të mbetjeve, që në zonë do të bashkojë një numër të caktuar të kompanive private.

Në vendbanimet më të largëta, mbledhja e mbetjeve organike, në nivel familjesh, do të rritet, pasi ajo çliron familjet nga shërbimi i grumbullimit të mbetjeve dhe ofron mbetjet për plehërimin e kopshteve me perime, me bazë familjare.



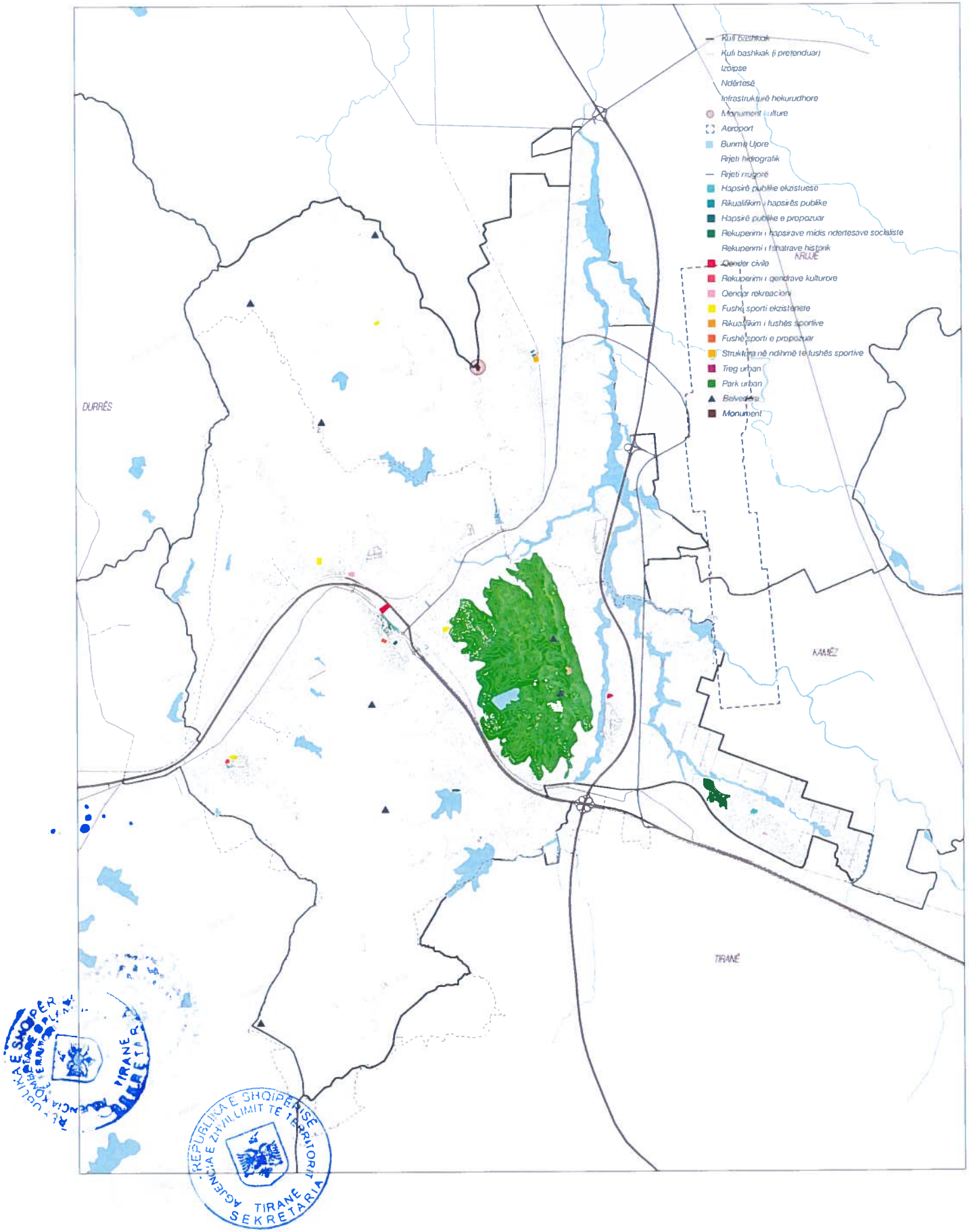




10 **PLANI I MASAVE PËR SHËRBIMET SOCIALE DHE HAPËSIRAT PUBLIKE**







## 10.1 Strukturat publike

Në paragrafët në vijim përshkruhet plani i ndërhyrjes për shërbimet sociale dhe hapësirat publike. Vëmendje e veçantë i jepet llogaritjes së shërbimeve të edukimit dhe shërbimeve shëndetësore që duhet të jenë të pranishme në territorin e bashkisë për të plotësuar kërkesat e ligjit Shqiptar të planifikimit. Gjithashtu, janë dhënë disa parime arkitekture, sidomos në lidhje me ndërhyrjet e propozuara për qendrat civile dhe rekreative, si dhe për hapësirat publike të reja dhe ato të rehabilituara.

## 10.2 Qendrat civile dhe rekreative

Për të përmirësuar cilësinë e jetës në të gjitha komunat e territorit të bashkisë, plani propozon zbatimin e shërbimeve të ndryshme sociale dhe kolektive për t'u përdorur për aktivitete kulturore, administrative dhe sociale. Këto struktura duhet të zbatohen në zona strategjike gjatë gjithë territorit të bashkisë dhe do t'u përgjigjen, në termat e permasave dhe programeve specifike, nevojave të secilit komunitet në nevojë. Bashkë me shkollat dhe qendrat shëndetësore, ato janë shërbimet bazë për secilën njësi administrative.

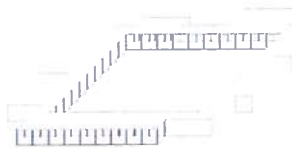
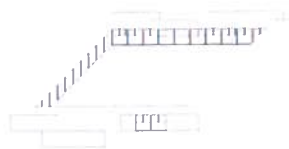
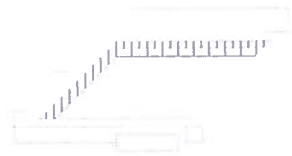
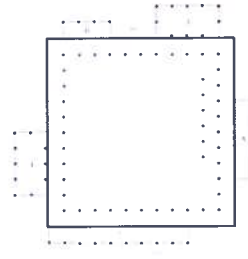
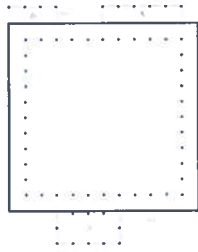
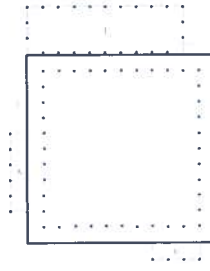
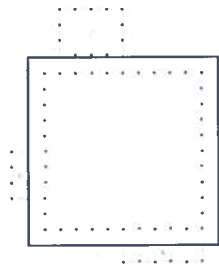
Struktura e propozuar është menduar si një *Qendër Civile* dhe *Qendër rekreative*, një strukturë fleksibël ku funksione dhe aktivitete të ndryshme mund të kryhen njëkohësisht, duke i organizuar në hapësira të ndryshme më përmasat përkatëse. Ndërkohë që qendra Civile është një strukturë më e madhe, qendra rekreative është më e vogël - në shumicën e rasteve nga një dhomë e vetme - dhe mund të përdoret për një ose më shumë prej funksioneve që vijojnë:

- Funksione kulturore si librari, hapësirë shfaqjesh, dhomë konferencash dhe video-projeksione;
- Funksione administrative si dhoma për administratën lokale të bashkiës, zyrat lokale të postës, bankomate ATM (duke përfshirë kështu funksionet e *sportelit*, ose *pikës së shërbimit me një ndalesë*);
- Funksione sociale si dhomë takimesh për komunitetin lokal, dhomë lojërash për fëmijët.

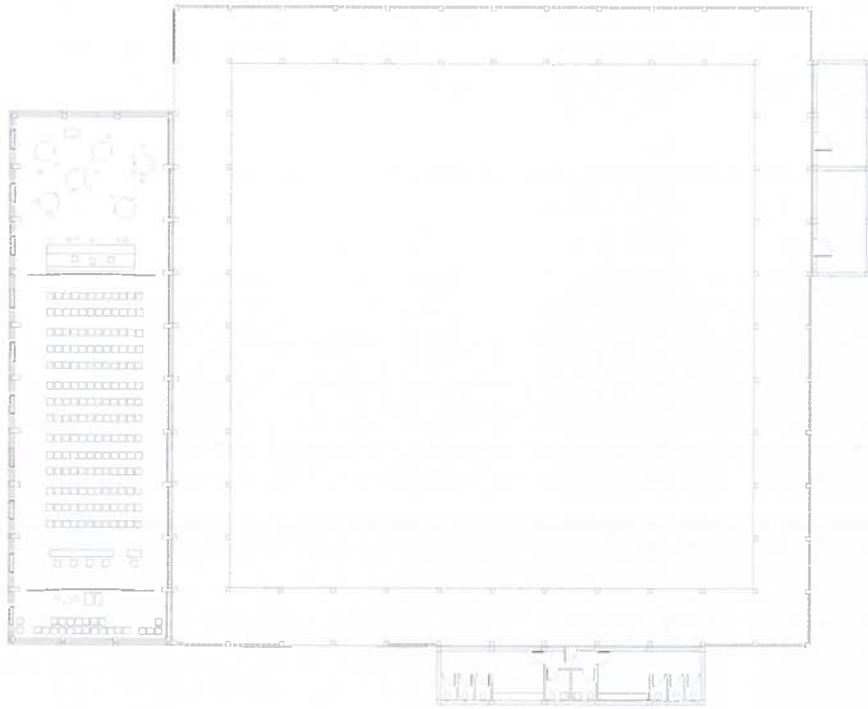
Në terma arkitektonikë, *qendra Civile* mendohet s një arkitekturë e thjeshtë, e përbalueshme dhe në të njëjtën kohë që njihet kollaj bazuar në një parim të vetëm hapësinor: një oborr qendror i hapur i rrethuar nga portikë të mbuluar që lejojnë shpërndarjen dhe aksesin për në dhomat përgjatë këtij portiku. Këto dhoma ndryshojnë në numër dhe përmasa sipas programit specifik që përmban secila prej tyre. Gjithashtu, çdo *qendër Civile* mund të zmadhohet më kalimin e kohës, me shtimin e dhomave të reja kur buxheti e

(në faqen paraardhëse)  
Vorë: Harta e qendrave qytetase dhe hapësirave publike të propozuara

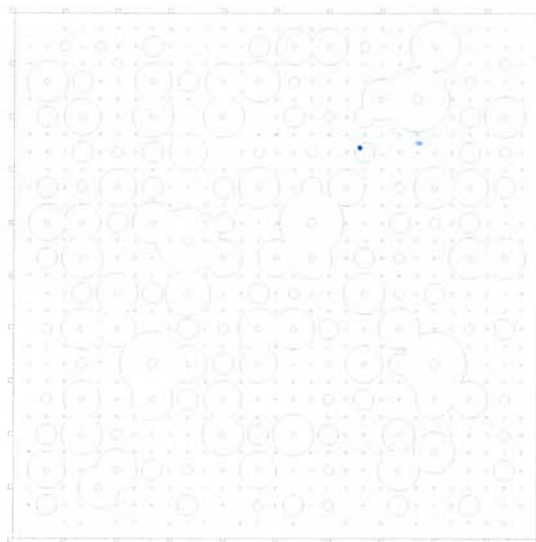




Kompozime të ndryshme të qendrave civile



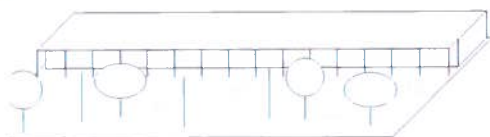
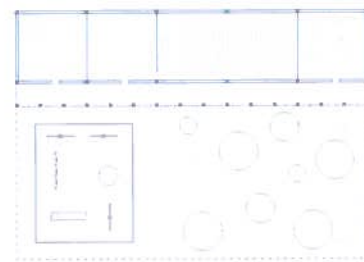
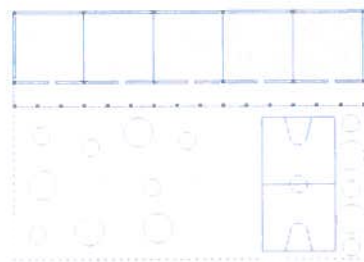
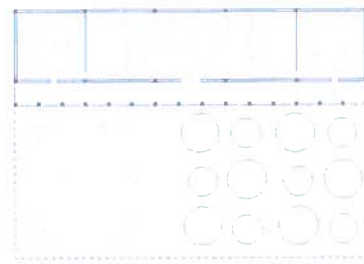
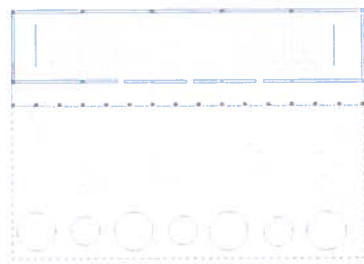
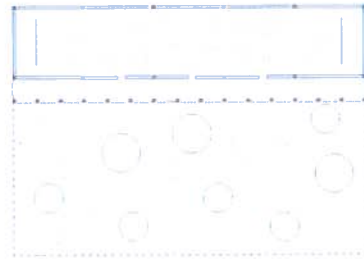
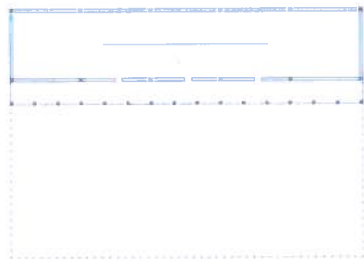
Plani tip i qendrës civile



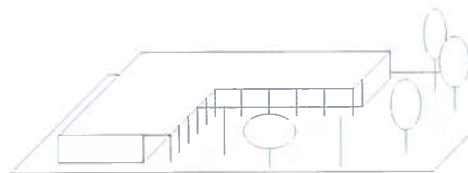
Plani botanik i kopshtit të qendrës civile



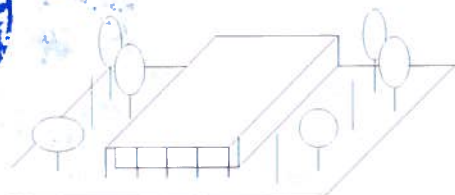




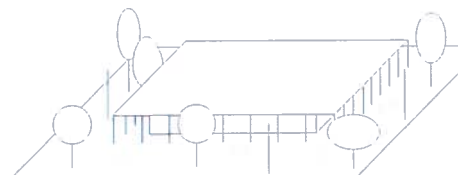
Sip. Objekti 500 m2  
Sip. Trualli 2000 m2



Sip. Objekti 500 m2  
Sip. Trualli 2000 m2

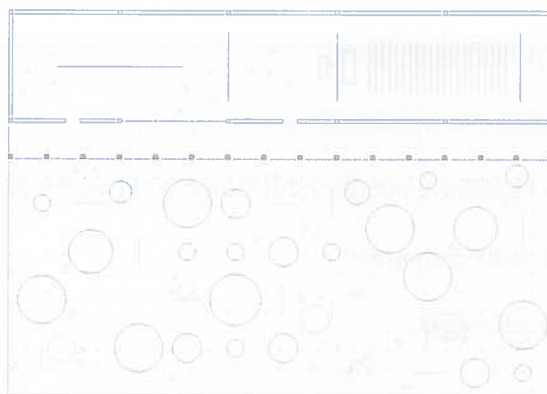
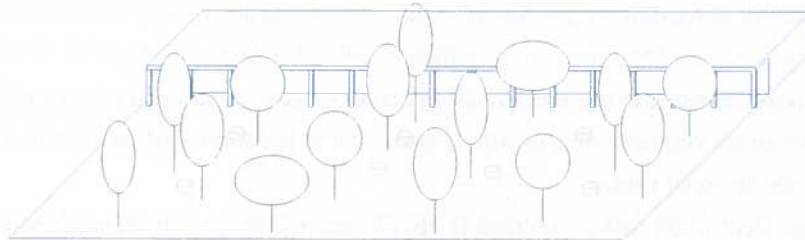


Sip. Objekti 500 m2  
Sip. Trualli 2000 m2



Sip. Objekti 500 m2  
Sip. Trualli 2000 m2

Variacione  
të qendrave  
rekreative



Plani tip  
i qendrës  
rekreative



lejon ose kur e kërkon nevoja për hapësira të reja. Qendra rekreative është një strukturë më e vogël krahasuar me *qendrën Civile* dhe përbëhet kryesisht nga një dhomë e vetme/ pavijon me portik përgjatë njërës anë të dhomës. *Qendra Civile*, ndryshe nga *qendra kulturore* ndodhet në afërsi ose ngjitur me hapësira/ funksione publike ekzistuese, duke i plotësuar dhe duke u dhënë më shumë falë prezencës së saj, një përcaktim të qartë. Në këtë sens, ndërkohë që *qendra Civile* mund të ndërtohet kudo, *qendra rekreative* zbatohet aty ku ka struktura publike ekzistuese. *Qendra Civile dhe rekreative* kanë për qëllim një arkitekturë jetëgjatë e të qëndrueshme: ndërkohë që kopshti do të mbillet me lloje vegjetative të zonës duke kërkuar mirëmbajtje minimale, portiku dhe dhomat do të ndërtohen me materiale të thjeshta, taknika të lehta ndërtimi dhe përmasa të përshatshme në termat e ruajtjes së energjisë dhe ujit.

Brenda territorit të bashkisë së Vorës, PPV parashikon zbatimin e *qendrave Civile* ne Vorë Qytet dhe Bërxullë . Brenda territorit të bashkisë së Vorës PPV parashikon zbatimin e *qendrave Rekreative* në Gjokaj, Marqinet, Prezë, Ahmetaq dhe Domje.



### 10.3 Hapësirat publike

Zbatimi i GLP-së është mbështetur nga një seri ndërhyrjesh, që synojnë përmirësimin e cilësisë së hapësirave publike në qytet, njësitë administrative vendore dhe fshatrat e vogla. Këto ndërhyrje synojnë rritjen e cilësisë së jetës, në të gjitha njësitë administrative të territorit të bashkisë, duke iu ofruar banorëve një vend për grumbullim dhe ndërveprim shoqëror dhe, në afat të gjatë, për të kontribuar në pasurimin e kushteve të jetesës në zonat rurale.

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

1. Rehabilitimi i fshatrave të vjetër;
2. Sheshe publike të reja, kopshte dhe sheshelobjrash;
3. Rehabilitimi i hapësirave publike rreth blloqeve të banimit, në zonat urbane;
4. Rehabilitimi i fushave sportive;
5. Objektetë reja për tregjet;
6. Belvedere.

#### *Rehabilitimi i fshatrave të vjetër*

Këto ndërhyrje kanë të bëjnë me objektivin strategjik SO1 *Ristrukturimin dhe rehabilitimin e qendrave urbane dhe rurale* dhe qëllimi i tyre është për të rehabilituar fshatra të vegjël rurale me ndërtesat që mbajnë vlera historike dhe / ose të trashëgimisë. Mbrojtja dhe rehabilitimi i shtëpive dhe ndërtesave të vjetra është shoqëruar me ndërhyrje, me qëllim për të përmirësuar kushtet e hapësirave të hapura, ndërmjet shtëpive ekzistuese. Në këto raste, më shumë se për të shtuar forma të reja të hapësirës publike, të tilla si shesh lojërash apo kopshte, ndërhyrjet synojnë përmirësimin e hapësirës së hapur ekzistuese ndërmjet ndërtesave/shtëpive historike. Në territorin e bashkisë së Vorës, Kuç, Marikaj, Palaq dhe Gjeç Kodër janë të prekur nga kjo kategori e ndërhyrjes.

#### *Sheshet e reja publike, kopshtet dhe sheshet e lojrave*

Në shumë fshatra, harta e përdorimit të tokës parashikon zbatimin e formave të reja të hapësirës publike, për grumbullim dhe aktivitete kolektive. Këto hapësira publike marrin formën, në përputhje me kushtet specifike të çdo fshati, të shesheve të reja, kopshteve dhe shesheve të lojrave për fëmijë. Ndërsa dimensionet e këtyre hapësirave

ndryshojnë sipas kushteve specifike lokale, ndërhyrjet janë të bazuara në përsëritjen e elementeve dhe materialeve arkitektonike të zgjedhura. Fshatrat, në territorin e bashkisë Vorë, të shqetësuar nga ky propozim janë Gjokaj, Prezë dhe Ahmetaq.

#### *Rehabilitimi i hapësirave publike rreth bllokut të banesave në zonat urbane*

Këto ndërhyrje kanë të bëjnë me rehabilitimin e hapësirës së hapur ndërmjet blloqeve të banimit në zonat urbane, sidomos në qytetin e Vorës dhe të qendrave urbane të konsoliduara. Këto hapësira janë sot në gjendje të lënë pas dore dhe të përdorura kryesisht si hapësirë parkimi për makinat. Ndërhyrjet synojnë që t'u japin përsëri banorëve këto zona, duke i transformuar ato në kopshte dhe sheshe lojrash për fëmijët dhe tubimet-shoqërore. Zonat që merren me këtë propozim janë ato rreth blloqeve "socialiste" të Vorës.

#### *Rehabilitimi i fushave sportive*

Shumë fshatra janë të pajisura me fusha sportive (fushë futbollit apo të sporteve të tjera), që kanë mbetur në kushte tepër të mjerueshme. Aty ku këto objekte janë të pranishme, GLP parashikon rehabilitimin e tyre dhe zgjerimin e tyre të mundshëm, nëpërmjet zbatimit, ngjitur me to, p.sh. të një qendre rekreative. Në Vorë ka një fushë sporti për tu rehabilituar.

#### *Objektet e reja të tregjeve*

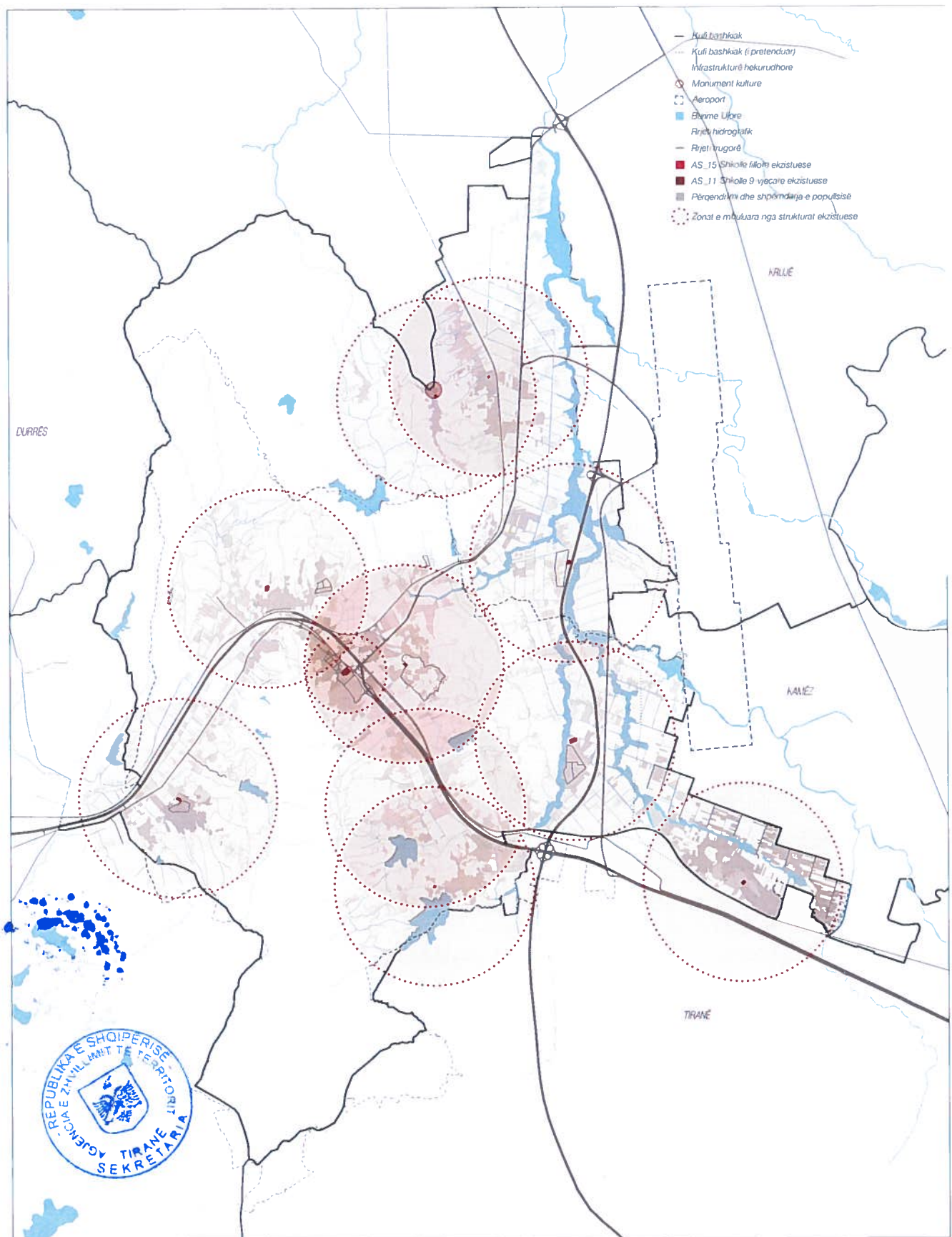
Bazuar në objektivin strategjik OS12 *Rritja e bujqësisë si një nga aktivitetet kryesore ekonomiketë territorit*, në fshatra të caktuara rurale dhe qendra urbane, plani mbështet zbatimin e objekteve të reja për tregjet, të destinuara edhe si strukturë tregtare, të nevojshme për të mbështetur prodhimin bujqësor, por edhe si struktura publike të thjeshta dhe plotësisht të arritshme. Objektet e propozuara të tregjeve janë të dy llojeve, urbane (të mëdha) dhe rurale (të vogla). Në bashkinë e Vorës, vetëm Qyteti i Vorës është i interesuar nga ky propozim.

#### *Belvedere*

Fshatrat, që ndodhen ose në fillim të shpateve ose në zonat kodrinore, mund të përfitojnë nga prania e një peizazhi me bukuri të pakrahasueshme. Për këto fshatra, ndërhyrjet në hapësirën publike synojnë që të bëjnë këtë peizazh të arritshëm për banorët. Për këtë arsye, plani sugjeron, në shkallë të vogël, ndërhyrjet minimale si Belvedere, të vendosen në fund të shtigjeve të kalimit, nga ku banorët mund të përfitojnë mundësinë e pushimit dhe të shikimit të peizazhit. Belvedere janë ndërhyrje të vogla arkitektonike, platforma të vogla të ndërtuara në vende strategjike. Në një mundësi të ngjashme, për ato fshatra që ndodhen në afërsi të rezervuarëve të ujit, plani sugjeron zbatimin e objekteve, që mund të bëjnë këto basene ujore të arritshme për banorët e fshatrave përreth, përmes rrugëve, stolave dhe objekteve të lehta etj. Fshatrat e përfshira në territorin e Bashkisë së Vorës janë Vorë, Gjokaj, Palaq, Bërxullë dhe Mukaj.







#### 10.4 Shkollat

Një nga zonat kyçe të ndërhyrjes që mbështetet nga plani i ri është arsimi. Në këtë aspekt, plani mbështet investime të mëdha drejt zbatimit të shërbimeve të reja të edukimit dhe rehabilitimit e atyre ekzistuese, duke filluar nga kopshtet e deri te shkollat e mesme. Këto ndërhyrje duhen si për të përmbushur kërkesat e ligjit Shqiptar të planifikimit që parashikon një marrëdhënie të drejtpërdrejtë mes numrit të banorëve dhe shërbimeve të edukimit, edhe për të përmbushur kërkesat dhe pritshmëritë e një popullsie të re. Duke parë numrin e madh të shkollave të reja që duhen ndërtuar në pesëmbëdhjetë vitet e ardhshme për të arritur rekomandimet e ligjit Shqiptar, plani përmban të dhëna për ato që konsiderohen projekte me prioritet të lartë që të zbatohen në pesë vitet e ardhshme dhe të shërbyjnë kështu si projekte pilot.

Ndërhyrjet e parashikuara në shërbimet e edukimit mund të klasifikohen sipas kategorive më poshtë:

- Zbatimi i kopshteve dhe shkollave të reja

Në këtë rast plani përcakton një numër total shkollash (të organizuara sipas nivelit) që duhet të zbatohen përgjatë 15 viteve të ardhshme në lidhje me situatën dhe parashikimin demografik të popullsisë. Planu siguron indeksat e përshtatshme në njësitë e rëndësishme strukturore për zbatimin e shërbimeve të kërkuara të edukimit.

- Rehabilitimi i ndërtesave ekzistuese të shkollave

Shumica e shkollave ekzistuese kërkojnë rehabilitim për të përmirësuar kushtet e shkolimit të nxënësve. Shumë prej shkollave ekzistuese kërkojnë rehabilitim në termat e shërbimeve sanitare, eficientë energjike dhe përmirësimit të kushteve strukturore.

- Rehabilitimi i oborreve të shkollave

Një ndërhyrje tjetër e rëndësishme është rehabilitimi i oborrit të shkollave. Në shumicën e rasteve oborret e shkollave janë lënë pas dore dhe rehabilitimi i tyre në shesh lojërash të kompletuar për aktivitete sportive mund të jenë të dobishme për t'u siguruar komuniteteve hapësira grumbullimi dhe sporti për t'u përdorur jashtë orareve tradicionale të shkollës.

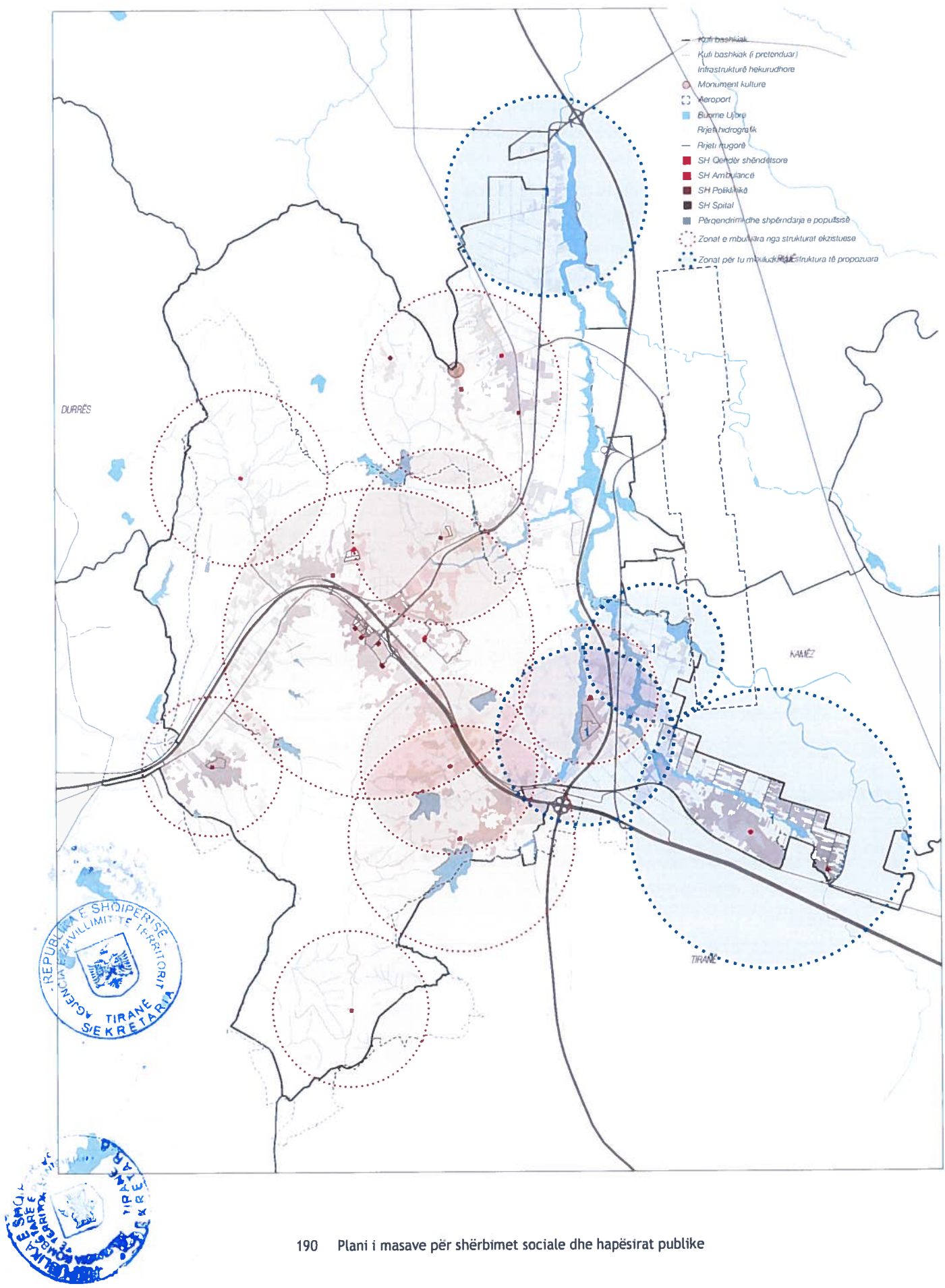
Në termat e shërbimeve shkollore, territori i Bashkisë së Vorës ka nevojë për një numër të madh kopshtesh (10,8), ndërsa shkollat fillore, 9-vjeçare dhe të mesme janë përtej nevojave ose në numrin e duhur



(në faqen  
paraardhëse)  
Vorë: Harta  
e strukturave  
arsimore për  
ciklin e ulët







	Popullsia 2031	Shkolla sipas standartit			Shkolla ekzistuese			Shkolla të nevojshme		
		Kopëshit	Cikli fillor dhe cikli i mesëm i ulët (9-vjeçarë)		Kopëshit	Cikli fillor dhe cikli i mesëm i ulët (9-vjeçarë)		Kopëshit	Cikli fillor dhe cikli i mesëm i ulët (9-vjeçarë)	
			1500	6000		9000	250-350 (urban) 500-600m (rural)		500-600m (urban) 1000-1500m (rural)	1000-1500m (urban) 2000-4500m (rural)
<b>Vore</b>	<b>10235</b>	6.8	1.7	1.1	5	5	1	<b>1.8</b>	-3.3	<b>0.1</b>
<b>Preze</b>	<b>5345</b>	3.6	0.9	0.6	2	3	1	<b>1.6</b>	-2.1	-0.4
<b>Bërshulle</b>	<b>15683</b>	10.5	2.6	1.7	3	3	1	<b>7.5</b>	-0.4	<b>0.7</b>
<b>VORE</b>	<b>31263</b>	20.8	5.2	3.5	10	11	3	<b>10.8</b>	-5.8	<b>0.5</b>

## 10.5 Shëndetësia

Plani parashikon zbatimin e objekteve të kujdesit shëndetësor, për të plotësuar kërkesat e ligjit shqiptar të planifikimit. Objektet e kujdesit shëndetësor janë Ambulanca (strukturat më të mëdha) dhe qendrat e kujdesit shëndetësor (strukturat më të vogla). Nëpërmjet përngjasimeve të ndryshme, duke marrë parasysh projeksionet demografike për popullatën lokale deri në 2031, numri i këtyre objekteve është përcaktuar për çdo njësi administrative lokale, të pranishme në territorin e bashkisë. Përngjasimet e ndryshme dhe llogaritjet tregojnë se, për objektet e kujdesit shëndetësor, ka një mospërputhje të rëndësishme, ndërmjet përqindjes së numrit të objekteve të cilat janë të nevojshme, në mënyrë që t'i shërbejnë shumës së dëshiruar të popullsisë, dhe shpërndarjes tyre optimale në territor. Në fakt, është e pamundur për të shpërndarë qendrat shëndetësore në fshatra të vegjël, të cilat në të ardhmen duhet të varen nga objektet e kujdesit shëndetësor të fshatit /vetë tyre fqinjë.

Gjithashtu, llogaritja në nevojën për objektet e kujdesit shëndetësor është bërë duke marrë parasysh numrin e objekteve ekzistuese, pa bërë vlerësimin e kushteve të tyre dhe të cilësisë së shërbimit shëndetësor të ofruar. Nëpërmjet vizitave të ndryshme në territor, është e qartë se, kushtet e objekteve ekzistuese, në përgjithësi, janë të ulta dhe jo të kënaqshme.

Nga analiza e të dhënave të përfshira në tabelën e mëposhtme, Vora ka nevojë për dy Ambulanca të reja, ndërsa numri i qendrave të kujdesit shëndetësor është i mjaftueshëm; Preza ka nevojë për 2 ambulanca të reja, ndërsa numri i qendrave të kujdesit shëndetësor është i mjaftueshëm; Bërshulla ka nevojë për 7 ambulanca të reja dhe ndërmjet 6 dhe 7 qendra të reja shëndetësore. Si numër të përgjithshëm territori i Vorës ka nevojë të pajiset në të ardhmen me 11 Ambulanca dhe 2 qendra të kujdesit shëndetësor.

	Popullsia 2031	Nevoja sipas standarteve		Ekzistuese		Popullsia e shërbimit		Nevoja	
		Ambulanca	Qendër shëndetësore	Ambulanca	Qendër shëndetësore	Min	Maks	Ambulanca	Qendër shëndetësore
<b>Preze</b>	<b>5345</b>	2.7	3.6	1.0	6.0	3000	11000	1.7	-2.4
<b>Bërshulle</b>	<b>15683</b>	7.8	10.5	1.0	4.0	2500	8000	6.8	6.5
<b>VORE</b>	<b>31263</b>	15.6	20.8	2.0	10.0	5500	19000	13.6	10.8

(në faqen paraardhëse)  
Vorë: Harta e strukturave të kujdesit shëndetësor

Përsëri, aplikimi i vlerave dhe parametrave të ligjit të planifikimit vë një presion të madh mbi kapacitetin financiar të pushtetit vendor dhe të Ministrisë përkatëse, për vitet e ardhshme. Për këtë arsye, plani mbështet kombinimin e funksioneve të kujdesit shëndetësor.





sor në një strukturë të vetme kolektive/publike, duke shërbyer edhe si qendra qytetare/kulturore, edhe si seli të administratës dhe si objektetë kujdesit shëndetësor. Rastet më urgjente,ku objektet e tilla do të mund të zbatohen për herë të parë,janë identifikuar në mesin e projekteve pilot të propozuara.



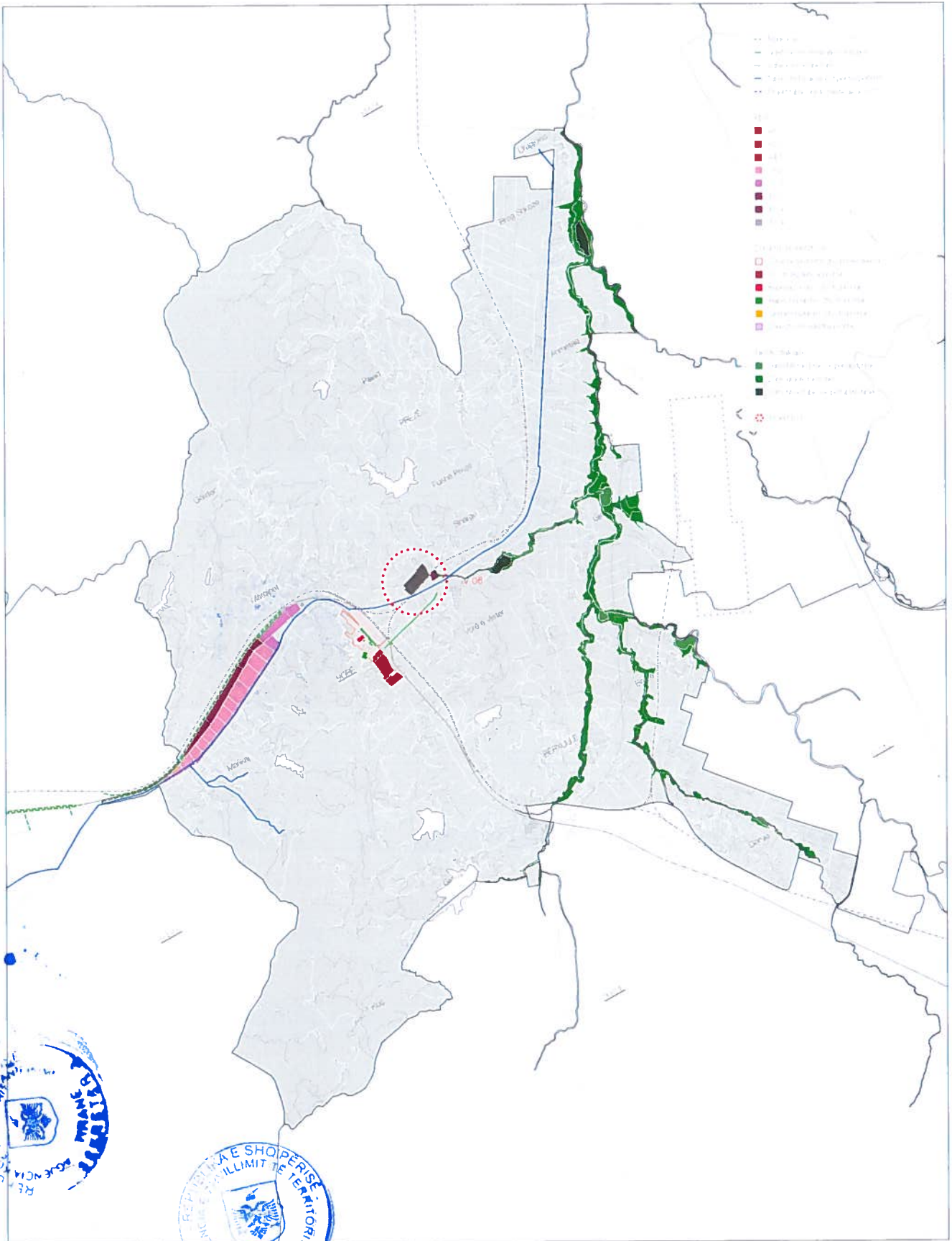




11 MONITORIMI I PLANIT TË ZHVILLIMIT







## 11.1 Fazat e zhvillimit

PPV është zbatuar në faza të ndryshme, duke mbuluar të gjithë periudhën e vlefshmërisë së planit (2019-2033). Fazat e implementimit janë katër: faza 1, 2019-2021; faza 2, 2021-2023; faza 3, 2023-2028 dhe faza 4, 2028-2033.

Të gjitha veprimet dhe projektet e përfshira në PPV dhe që korrespondojnë me objektivat strategjike të planit kanë qenë të shpërndara në bazë të këtyre katër fazave, me projekte pilote dhe ndërhyrjeve kryesore infrastrukturore të përqëndruara në fazën 1 dhe 2 (gjatë pesë viteve të para të vlefshmërisë së planit). Si në shumë raste, puna kryesore infrastrukturore përfaqëson vetëm pikën e fillimit të ndërhyrjeve më të mëdha të nevojshme (si zbatimin e të gjithë rrjetit të ri të kanalizimit në zonat e mëdha urbane), këto ndërhyrje specifike, me siguri, kanë për qëllim të vazhdojnë në fazën 3 dhe 4 dhe ndoshta edhe pas 2031. Për treguesin në detaje të fushave prioritare të ndërhyrjes, projektin pilot dhe ndërhyrjet kryesore infrastrukturore shiko Plani i Investimeve Kapitale dhe tabelat përkatëse.

## 11.2 Ndryshimet e nevojshme në kuadrin ligjor dhe administrativ në nivel lokal

Për zbatimin e PPV-së, të veprimeve dhe projekteve të saj dhe planit të propozuar të përdorimit të tokës, disa ndryshime priten në nivel ligjor dhe në aspektin e kapaciteteve administrative dhe rolin e administratës lokale. Zbatimi i PPV-së bazohet në mundësinë që bashkia fiton një rol aktiv në menaxhimin e instrumenteve financiare për zhvillimin e tokës, në veçanti për të mbështetur zbatimin e punës infrastrukturore, sidomos në vitet e ardhshme, kur të ardhurat nga taksat mbi ndërtimet e reja, do të zvogëlohen. Shumë nga instrumentet e diskutuara në pjesë të tjera të këtij raporti janë të bazuara në partneritetet publik-privat, me qeveritë lokale dhe bizneset private që ndajnë kostot dhe përfitimet e investimeve publike dhe private. Megjithatë, ato gjithashtu sjellin rrezikun financiar të bashkive dhe kanë për qëllim për të plotësuar, dhe jo për të zëvendësuar për, një buxhet të përshtatshëm të kapitalit, një strategji të shëndoshë për investime kapitale, kontrole të brendshme financiare të forta, rregulla të fuqishme të rritjes territoriale, dhe një shoqëri civile aktive dhe të përfshirë- të cilat janë të nevojshme për të krijuar një mjedis të përshtatshëm për zhvillimin e qëndrueshëm dhe për të minimizuar rrezikun. Dokumenti i fundit “Instrumentet Financiare për Zhvillimin e Tokës” (USAID, 2016) propozon disa rekomandime përkatëse, në lidhje me rolin që pritet të ketë qeverisja vendore, në vitet e ardhshme:

- Qeveria lokale duhet të ketë aftësinë për të rritur dhe për të kontrolluar të ardhurat vetjake, dhe t'i lidhë ato me ofrimin e shërbimeve lokale;
- Qeveria lokale duhet të zbatojë metoda standarde dhe të përgjegjshme për vlerësimin e pronave, në mënyrë që të përdorë instrumente të tilla si *Transferimi i të Drejtave*



(në faqen  
paraardhëse)  
Vorë: Harta  
e projekteve  
prioritare 2019-  
2021

*të Zhvillimit;*

- Udhëzime të qarta duhet të përcaktohen për ankandet publike në lidhje me programet e *Intensiteti i Kushtëzuar i Ndërtimit* dhe për programet e *Transferimi i të Drejtave të Zhvillimit*, pasi kjo mund të rrisë në mënyrë të ndjeshme sasinë e të ardhurave të gjeneruara;
- Taksa e ndikimit në infrastrukturë duhet të ndryshohet – duke u imponuar kosto zhvilluesve dhe duke dedikuar një pjesë të të ardhurave tatimore për investime në infrastrukturë, mund të rrisë sasinë e të ardhurave të grumbulluara, të bëjë tatimin më efikas, dhe të financojë objekte publike.

Në mënyrë të qartë, këto rekomandime ligjore/administrative janë të lidhura në mënyrë rigoroze me kapacitetin momental në kuadër të pushtetit lokal. Në këtë aspekt, një analizë më e detajuar e kapacitetit të Bashkisë është zhvilluar në një nga kapitujt në vijim.

### 11.3 Indikatorët për monitorimin e zbatimit të PPV-së

Plani Vendor i Përgjithshëm i bashkisë do të zbatohet përmes veprimeve, projekteve, një përdorimi të detajuar të tokës dhe hartës së zonuar dhe zbatimit të rregulloreve të reja të PPV-së. Pushteti vendor pra, do të jetë përgjegjës për zbatimin e planit dhe të realizimit të objektivave të tij strategjike. Në të njëjtën kohë, pushteti vendor pritet të kryejë monitorimin periodik dhe sistematik të zbatimit të PPV-së. Bazuar në dispozitat ligjore, bashkitë kanë detyrimin ligjor, për të nxjerrë një raport vjetor, lidhur me zhvillimin e territorit të tyre. Ky raport duhet të bazohet në analizën e treguesve të qartë, të aftë për të zbuluar nivelin e zbatimit të planit, devijime të tij dhe probleme në rritje. Grupi i parë i treguesve, që duhet të monitorohen vazhdimisht, janë ato që kanë të bëjnë me transformimin e pesë sistemeve territoriale. Në përgatitjen e PPV-së, një analizë e detajuar e këtyre pesë sistemeve është bërë në drejtim të vlerave të përdorimit të tokës dhe të parametrave të tjera përkatëse, duke përshkruar saktësisht gjendjen e tanishme të territorit. Meqë PPV përmban drejtimin e transformimeve të këtyre pesë sisteme gjatë periudhës së zbatimit të planit (deri në 2031), raportet e ndërmjetme të monitorimit duhet të konfirmojnë arritjen graduale të vlerave të propozuara. Treguesit e sistemeve territoriale janë ato të përcaktuara nga legjislacioni shqiptar dhe, përveç atyre, disa tregues të tjerë të rëndësishëm janë propozuar këtu. Treguesit për pesë sistemet territoriale janë:

*Sistemi urban*

Sipërfaqja e territorit urban (Stu. të përgjithshme);

- Sipërfaqja e infrastrukturës/banore
- Popullsia (ekzistuese dhe e parashikuar/piramida e popullsisë);
- Strehimi privat/social
- Shërbime administrative;
- Shërbime sociale/banorë, arsim/banorë dhe shëndetësi/banorë;
- Transporti publik dhe privat (nr. makina/ familje)
- Ndarja në zona;
- Sipërfaqet e gjelbra/ banorë dhe sportive/ banorë;
- Hapësira kulturore dhe për rekreacion/banore; monumentet dhe objektet e trashëgimisë kulturore;
- Detyrimet në lidhje me kërkesat fetare;
- Intensiteti për ha;
- Parkime/banore;
- Indikatorët ekonomikë (GDP / sektorë / lloji bizneseve/çmimet/punësimi/ punësimi për sektor /taksat vendore/borxhi/shpenzimet sipas sektorit);
- Pronat publike dhe private;
- Tendencat e zhvillimit në territor

#### *Sistemi bujqësor*

- Sip. Territor bujqësor;
- Sip. Primar (Boniteti I-IV);
- Sip. Territor Bujqësor Dytësor (Boniteti V-X);
- Sip. T Bujqësor me sistem ujitjeje;
- Sip. T Bujqësor pa sistem ujitjeje;
- Sip. T. Pafryt





*Sistemi ujq*

- Ujëra tokësore (km<sup>2</sup>)
- Ujëra Bregdetare (km<sup>2</sup>)
- Rrjet ujitje i përmirësuar (km)

*Sistemi infrastrukturor*

- Sip. rrugë kombëtare
- Sip. rrugë interurbane
- Sip. rrugë urbane parësore
- Hekurudha
- Porte
- Aeroporte
- Gazdote
- Elektrodote
- Ujësjiellës-Kanalizime

*Sistemi natyror*

- Sip. e përgjithshme (km<sup>2</sup>)
- Sip. pyjore (km<sup>2</sup>)
- Sip. Kullota (km<sup>2</sup>)
- Sip. të gjelbra (km<sup>2</sup>)
- Zona të mbrojtura sipas legjisllacionit të posaçëm (km<sup>2</sup>)



Strategjia	Veprime	Sistemi	Treguesit e monitorimit
O1S1 Rehabilitimi dhe krijimi i hapësirës publike brenda qendrave urbane dhe rurale	Rekuzimi i hapësirës së re publike në qendrat rurale	Urban	Numri i ndenjësive, Hapësirë e gjelbëruar urbane për banor, Kullimi i ujërave në zonë, Cilësia e ajrit në zonë, Numri i tubimeve të komunitetit.
	Rehabilitimi i hapësirave publike të jashtme në zona publike (Rehabilitimi i zonave publike ekzistuese të braktisura për krijimin e hapësirave të reja publike)	Urban	Numri i ndenjësive, Hapësirë e gjelbëruar urbane për banor, Numri i tubimeve të komunitetit.
O1S2 Hartimi i instrumentave të planifikimit të detajuar	Plani i Detajuar Vendor i ri për zonat e ndjeshme e të prekura në territorin e bashkisë	Urban	Sipërfaqja subjekti i planit të detajuar të zhvillimit
O2S2 Mbrojtja dhe rehabilitimi i monumenteve dhe trashëgimisë kulturore	Mbrojtja dhe rehabilitimi i ndërtesave historike	Urban	Numri i ndërtesave me vlerë historike, Numri i punëve restauruese në qendrën e Vorës.
	Mbrojtja dhe rehabilitimi i vendbanimeve historike rurale	Urban	Numri i njesive të banimit në ndërtesat historike, Numri i veprimitarive ekonomike

Strategjia	Veprime	Sistemi	Treguesit e monitorimit
O3S1 Ngritja e shërbimeve të reja kolektive	Promovimi i arsimit/edukimit	Urban	Numri i fëmijëve që përfitojnë nga shkolla, Numri i fëmijëve që shkojnë përditë në shkollë mrit, Zvogëlimi i largësisë shkolle për fëmijët e Kënetës, Përqendja e përmirësimit të niveli arsimor, Përqendja e lartë e perspektivës së punësimit të komunitetit dhe ndërveprimi shkolle komunitet, Vajzat që ndjekin shkollën, Koha e transportit për në shkollë.
	Promovimi i kulturës dhe shoqërisë civile	Urban	Numri i ngjarjeve kulturore të organizuara nga bashkia lokale, Numri i tubimeve të komunitetit, Pjesëmarrja e famrave në ngjarjet publike.
	Parqe, sheshe lojërash dhe lusha sportive	Urban	Sasia e aktivitetëve sportive për të gjithë banorët, Niveli shëndetësor dhe zvogëlimi i peshës trupore të fëmijëve të vegjël, Numri i tubimeve të komunitetit, Numri i ndenjësive, Hapësirë urbane e gjelbëruar për banor, Kullimi i ujërave në zonë, Cilësia e ajrit në zonë.
	Ndërtimi i spitalit të ri dhe qendrave shëndetësore	Urban	Shkalla e shtrimeve, Përqendje e dafjeve, Vdekshmëria.
	Zgjerimi dhe përmirësimi	Urban	Zona e disponueshme për varreza.



Strategjia	Veprime	Sistemi	Treguesit e monitorimit
O4S1 Ndërtim i banesave të reja sociale	Përmirësim i ofertës për strehim social	Urban	Numri i aplikimeve për programet e strehimit social, Numri i njesive të banimit të ofruara, Numri i famijëve në listën e pritjes
	Përmirësim i aksesibilitetit të banesave sociale për grupet "deltkate"	Urban	Numri i famijëve që jetojnë në kushte të këqija, Niveli i papunësisë.
	Ripërdorni i shtëpive ekzistuese të papërfunduara	Urban	Numri i skoleteve të betonit, të pranishëm në territorin e bashkisë.
O4S2 Përmirësim i ofertës për strehim	Zhvillim i n	Urban	Numri i njesive të banimit, Prirja e numrit të personave të punësuar, Vlera e tokës, Numri i tubimeve të komunitetit.
	Tjetërsimi i zonave të zaptuara informalisht	Urban	Numri i njesive të banimit, Prirja e numrit të personave të punësuar, Integrimi social.
	Rinovimi i stokut të shtëpive ekzistuese	Urban	Numri i ndërtesave të rinovuara, Koha e nevojshme për zbatimin, Sasia e investimeve për famije, Vlera e pronës.



Strategjia	Veprime	Sistemi	Treguesit e monitorimit
O6S1 Krijimi i poleve të rinj tregtar dhe ekonomik dhe i zonave të reja të prodhimit, si edhe përmirësimi i atyre ekzistuese	Zhvillimi i zonave për veprimtari industriale produktive	Urban	Numri i veprimtarive ekonomike në Spitalë; Numri i njerëzve të punësuar në zonë; Ndryshimi i vlerës së tokës
	Tregje të rinj (Pazar)	Urban	Numri i tavolinave të shitjes; Sasia e prodhimeve të disponueshme
	Përmirësimi i magazinave ekzistuese	Urban	Numri i veprimtarive ekonomike në Shkozet; Numri i magazinave; Numri i njerëzve të punësuar; Ndryshimi i vlerës së tokës

Strategjia	Veprime	Sistemi	Treguesit e monitorimit
O6S1 Krijimi i një sistemi funksional të ujërave të zeza për gjithë territorin e bashkisë	Përmirësimi i tubacioneve kryesore të ujërave të zeza	Infrastrukturor	Cilësia e ujërave të trajtuara; Cilësia e ujërave nëntokësore; Sasia e ujit të disponueshëm për vaditje; Niveli shëndetësor i komunitetit të prekur nga projekti.
	Zgjatimi i rrjetit të tubacioneve të ujërave të zeza	Infrastrukturor	Cilësia e ujërave të trajtuara; Cilësia e ujërave nëntokësore; Sasia e ujit të disponueshëm për vaditje; Niveli shëndetësor i komunitetit të prekur nga projekti.
	Përmirësimi i sistemit ekzistues të trajtimit	Infrastrukturor	Cilësia e ujërave të trajtuara; Cilësia e ujërave nëntokësore; Sasia e ujit të disponueshëm për vaditje; Niveli shëndetësor i komunitetit të prekur nga projekti.
	Ngritja e impiantit të trajtimit	Infrastrukturor	Cilësia e ujërave të trajtuara; Cilësia e ujërave nëntokësore; Sasia e ujit të disponueshëm për vaditje; Niveli shëndetësor i komunitetit të prekur nga projekti.
	Ngritja e skemës së mirëmbajtjes	Infrastrukturor	Cilësia e ujërave të trajtuara; Cilësia e ujërave nëntokësore; Niveli shëndetësor i komunitetit të prekur nga projekti.
	Krijimi i mni mjeteve të ujërave të zeza për vendbanimet e largëta	Infrastrukturor	Cilësia e ujërave të trajtuara; Cilësia e ujërave nëntokësore; Sasia e ujit të disponueshëm për vaditje; Niveli shëndetësor i komunitetit të prekur nga projekti.
	Promovimi i trajtimit të ujërave të zeza në nivel familjar për famijet jashtë rrjetit	Infrastrukturor	Cilësia e ujërave të trajtuara; Cilësia e ujërave nëntokësore; Niveli shëndetësor i komunitetit të prekur nga projekti.
O6S2 Përmirësimi i infrastrukturës bazë të furnizimit me ujë të pijshëm	Përmirësimi i tubacioneve kryesore të ujit të pijshëm	Infrastrukturor	Niveli i akufertit; Sasia e humbjeve të ujit; Sasia e ujit të pijshëm; Niveli shëndetësor i komunitetit të prekur nga projekti.
	Mirëmbajtje dhe kontroll i sistemit të ujit të pijshëm	Infrastrukturor	Niveli i akufertit; Sasia e humbjeve të ujit; Sasia e ujit të pijshëm.
	Mirëmbajtje dhe rinovimi të depozitave të ujit të pijshëm	Infrastrukturor	Sasia e ujit të pijshëm; Niveli shëndetësor i komunitetit të prekur nga projekti.
	Aplikimi i mekanizmave të mbledhjes së ujit të reshjeve	Infrastrukturor	Sasia e ujit të pijshëm; Niveli shëndetësor i komunitetit të prekur nga projekti.
O6S3 Krijimi i një sistemi funksional të grumbullimit dhe largimit të mbeturinave për tërë territorin e bashkisë	Mbyllja dhe dezinfektimi i landfll-ëve rurale	Infrastrukturor	Sasia e mbetjeve të dërguara në landfll-in rajonal; Parametrat e cilësisë së ujit; Parametrat e cilësisë së ujit
	Adaptimi i mbledhjes së mbetjeve, riciklimit dhe mbetjeve për prodhim energjie	Infrastrukturor	Sasia e mbetjeve të ricikluara; Sasia e plehut të prodhuar; Koshti i përdorimit të landfll-it; Sasia e mbetjeve të dërguara në landfll-in rajonal



Strategjia	Veprime	Sistemi	Treguesit e monitorimit
O7S1 Ngritja e mjeteve të trenave për pasagjerët dhe mallrat	Rehabilitimi i hekurudhës	Infrastrukturor	Numri i përdoruesve (biletave); Përdorimi i makinave në trajektoren Tiranë-Durrës; Ndojta dhe cilësia e ajrit; Trafitiku rrugor; Koha-tranzit midis Durrësit dhe Tiranës
	Ngritja e linjës së re të trenave	Infrastrukturor	Numri i përdoruesve (biletave); Përdorimi i makinave në trajektoren Tiranë-Durrës; Ndojta dhe cilësia e ajrit; Trafitiku rrugor; Koha-tranzit midis Durrësit dhe Tiranës
	Ngritja e shërbimeve të reja hekurudhore	Infrastrukturor	Numri i përdoruesve (biletave); Përdorimi i makinave në trajektoren Tiranë-Durrës; Ndojta dhe cilësia e ajrit; Trafitiku rrugor; Koha-tranzit midis Durrësit dhe Tiranës
O7S2 Krijimi i mjeteve të lëvizshmërisë së butë	Përmirësimi i infrastrukturës së lëvizshmërisë së butë	Infrastrukturor	Numri i çikistëve; Përdorimi i makinave; Ndojta dhe cilësia e ajrit;
	Përmirësimi i infrastrukturës së lëvizshmërisë së butë	Infrastrukturor	Niveli shëndetësor për banorët e rajonit: kohë-largësi shtepi-stacioni i Durrësit.
	Infrastrukturë për kapërcimin e rrugës/autostradës	Infrastrukturor	Numri i aksidenteve që përfshijnë mjetet e transportit të lëvizshmërisë së butë (pëmbësorë dhe biçikleta); Numri i fëmijëve që përfitojnë nga shkollet; Numri i fëmijëve që shkojnë përditë në shkollet mjet; Reduktimi i largësisë shtëpi-shkollë për fëmijët e Shkozetit dhe Arapajt; Koha e transportit për në shkollë; Kohë-largësi që i duhet komunitetit të Shkozetit dhe Arapajt për të arritur në plazh.

Strategjia	Veprime	Sistemi	Treguesit e monitorimit
O8S1 Përmirësimi i kushteve rrugore dhe transportit	Rehabilitimi i rrugëve ekzistuese dhe ndërtimi i rrugëve të reja	Infrastrukturor	Numri i aksidenteve rrugore; Niveli i ndojes; Trafitiku rrugor.
O9S1 Mbrotja nga rreziqet	Parandalimi i shkarjeve të tokës	Natyror	Parametral e konsolidimi të tokës natyrore: Numri i rëshqitjeve të tokës.
O9S2 Zhvillimi i politikave të ruajtjes	Ruajtja e zonave me interes të lartë natyror	Natyror	Numri i akseseve në zonat e mbrojtura; Ndryshimi i të ardhurave për veprimtaritë ekonomike lokale; Parametral e cilësisë së ujit; Parametral e cilësisë së florës; Parametral e cilësisë së ujit; Parametral e cilësisë së ajrit; Parametral e cilësisë së tokës natyrore; Niveli i faunës.
O10S1 Shtimi i pasurive hidrogeologjike	Mbajtje e ujërave të shiut dhe sedimenteve në mjedhën e sipërme	Ujor	Numri dhe cilësia e përmblyjeve; Sasia e sedimenteve të kapura nga kurthet e sedimenteve; Zonat e bregdetit ranor; Cilësia e ujit.
	Parandalimi i përmblyjeve - Hapësirë për ujin dhe sedimentat	Ujor	Numri dhe cilësia e përmblyjeve.



Strategjia	Veprime	Sistemi	Treguesit e monitorimit
O11S1 Përkrahja e veprimtarisë së fermerëve në sektorin bujqësor lokal	Promovim i përdorimit të terracave kodrinore	Bujqësor	Numri i kooperativave bujqësore në zonat përkatëse; Podmëritaria bujqësore e tokës, Të ardhurat nga veprimtaritë bujqësore të vendosura në zonë, Sasia e sadimenteve të pranishme në shtizat e lumit.
	Promovim i kooperativave	Bujqësor	Prodhueshmëria bujqësore e tokës, Sasia e ujit të disponueshëm për vadije, Parametrat e cilësisë së ujit për vadije, Ndryshimi i të ardhurave për veprimtaritë ekonomike bujqësore lokale, Numri i kooperativave bujqësore në zonat e prekura.
	Përkrahje e përfshirjes së fermerëve në sektorin bujqësor lokal	Bujqësor	Ndryshimi i të ardhurave për veprimtaritë ekonomike bujqësore lokale, Numri i kooperativave bujqësore në zonat e prekura.
	Përkrahje e ndërtimit të objekteve të shërbimit për bujqësinë	Bujqësor	Numri i kooperativave bujqësore në zonat përkatëse, Prodhueshmëria bujqësore e tokës, Ndryshimi i të ardhurave për veprimtaritë ekonomike bujqësore lokale, Numri i kooperativave bujqësore në zonat e prekura, Numri i makinave bujqësore.
	Përkrahje e ndërtimit të vadijes dhe kullimit	Ujor	Prodhueshmëria bujqësore e tokës, Sasia e ujit të disponueshëm për vadije, Parametrat e cilësisë së ujit për vadije, Ndryshimi i të ardhurave për veprimtaritë ekonomike bujqësore lokale, Cilësia e tokës natyrore, Vlerësimi i largimit real të ujërave.
	Promovim i tregimit direkt të prodhimeve ushqimore lokale	Urban	Ndryshimi i të ardhurave për veprimtaritë ekonomike lokale, Numri i kooperativave bujqësore në zonat e prekura.
O11S2 Përkrahja e vetë mjaftueshmërisë së ushqimit	Përforsim i identitetit të strukturës hibride urbane duke përkrahur përfshirjen e kultivimit të rrethinave	Bujqësor	Prodhueshmëria bujqësore e tokës.

Strategjia	Veprime	Sistemi	Treguesit e monitorimit
O12S1 Ngritja e infrastrukturës kolektive për Parkun territorial	Pajisja e parkut me shërbime të lehta	Ujor	Numri i vizitave, Sipërfaqja e zonave të mbrojtura, Sipërfaqja e zonave të pyllëzuara, Niveli i të ardhurave për veprimtaritë ekonomike të vendosura në brendësi të parkut.
	Shitimi i aksesit në park	Infrastrukturor	Numri i vizitave në park, Niveli i të ardhurave për veprimtaritë ekonomike të vendosura në brendësi të parkut.

#### 11.4 Faktorët që mund të shkaktojnë një rishikim të pjesshëm të PPV-së

PPV i Vorës mund të jetë subjekt, në të ardhmen, i rishikimit të pjesshëm, si rezultat i disa rrethanave si më poshtë:

*Ndryshime të pjesshme, si rezultat i monitorimit periodik të zbatimit*

Plani mund t'i nënshtrohet rishikimit dhe ndryshimeve si rezultat i veprimtarisë së monitorimit të zbatimit të përshkruar më lart. Kur rezultatet e këtij aktiviteti të tregojnë se zbatimi i GLP nuk i është respektuar treguesve të pritur të monitorimit të përfshira në raportet e planit, plani mund të ketë nevojë për rishikim të pjesshëm në një ose më shumë prej përbërësve të tij thelbësorë (planin e veprimeve, atë të përdorimit të tokës dhe rregulloret), në mënyrë që t'u përmbahen më mirë qëllimeve dhe direktivave të pritshme të PPV-së. Ndryshime të pjesshme të planit mund të miratohen vetëm nga Këshilli Bashkiak, ose në raste të veçanta, kur ndryshimet e propozuara mund të ndikojnë në zonat me rëndësi kombëtare, pas miratimit nga Këshilli Bashkiak, të njëjtat ndryshime duhet të dërgohen për miratim në Këshillin Kombëtar të Territorit.

*Ndryshime të pjesshme, si rezultat i ndryshimeve të shpejta në kushtet ekonomike,*





*sociale, demografike dhe mjedisore*

Në rastet e ndryshimeve të shpejta të kushteve ekonomike, sociale apo demografike, Bashkia mund të kërkojë një rishikim të pjesshëm të PPV-së, në mënyrë që t'u përgjigjet dhe të përballlet me këto ndryshime/sfida. Ndryshimet e pjesshme të PPV-së mund të jenë të lidhura me një krizë ekonomike, ose të lindjes së një mundësie të papritur ekonomike, në zhvillimin e një situatë të re demografike, ose me shfaqjen e kërcënimeve mjedisore që prekin disa komunitete lokale. Ndryshimet mund të jenë rezultat i krizave të ndryshme ose të fatkeqësive në të gjithë sektorët e lartpërmendur. Ndryshime të pjesshme të planit mund të miratohen vetëm nga Këshilli Bashkiak, ose në raste të veçanta, kur ndryshimet e propozuara mund të ndikojnë në zonat me rëndësi kombëtare, pas miratimit nga këshilli bashkiak, të njëjtat ndryshime duhet të dërgohen për miratim në Këshillin Kombëtar të Territorit.

*Ndryshime të pjesshme, si rezultat i vendimit të qeverisë qendrore*

Plani i përgjithshëm vendor mund të jetë subjekt i një rishikim të pjesshëm, si rezultat i ndryshimeve në politika, strategji dhe plane, në nivel qendror. Edhe pse Plani Kombëtar i Shqipërisë dhe Plani i Integruar Ndërsektorial i Zonës Ekonomike Tiranë-Durrës kanë qenë zhvilluar kohët e fundit, projekte të mëdha nga qeveria qendrore ende mund të kërkojnë rishikimin e pjesshëm të PPV-së, në mënyrë që të përshtaten me kushtet e reja. Ndryshime të pjesshme të planit mund të miratohen nga Këshilli i Qytetit.

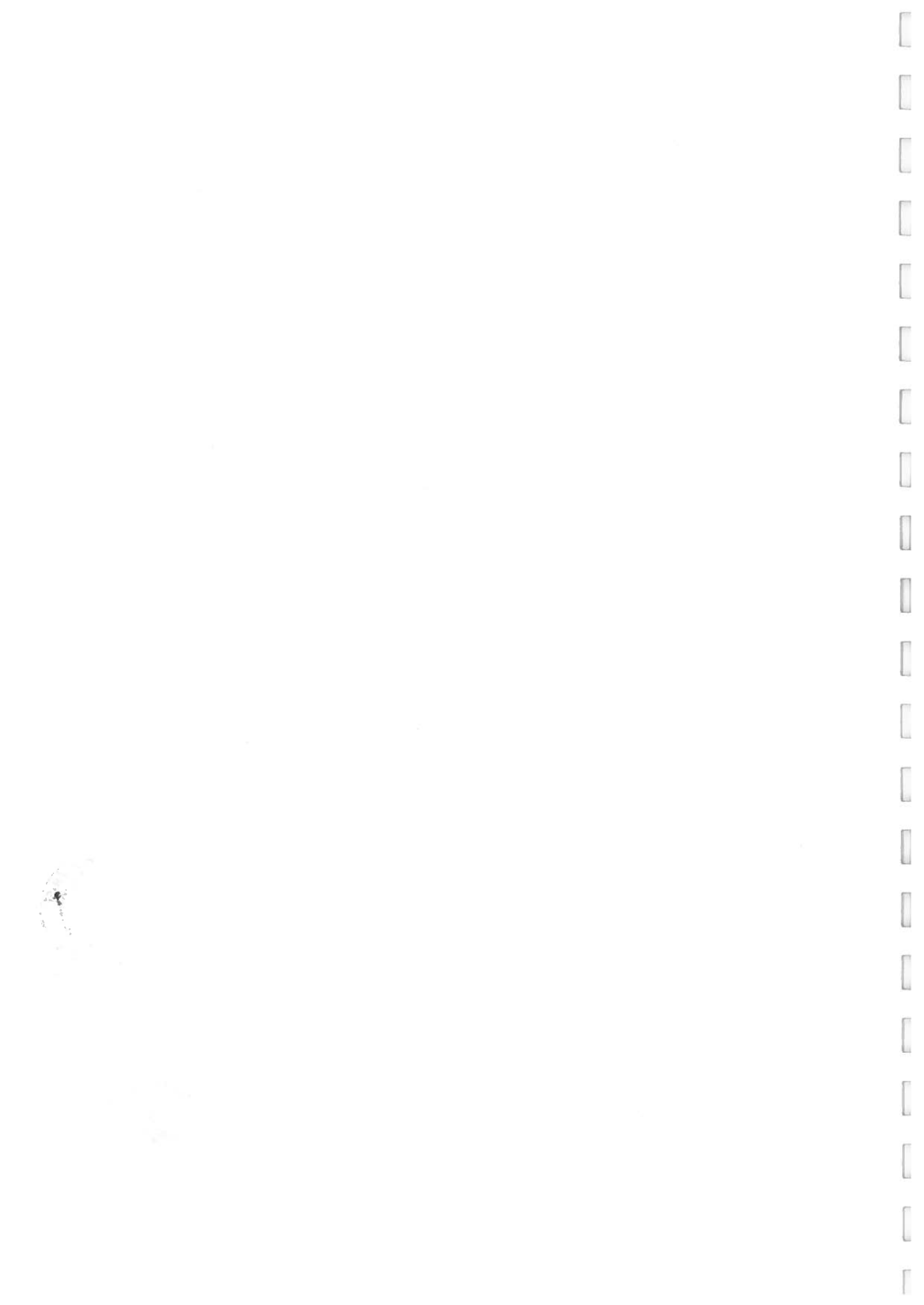
*Ndryshimet e pjesshme si rezultat i planeve sektoriale në nivel bashkie*

Ndryshimet e pjesshme të PPV-së mund të rrjedhin nga rezultatet e zhvillimit të planeve sektoriale për territorin bashkiak/rajonat. Planet specifike/sektoriale mund të tregojnë nevojën për të vazhduar me një rishikim të pjesshëm të PPV-së, në lidhje me aspekte të veçanta, në qendër të planit të zhvilluar sektorial.

Në këtë kontekst, planet sektoriale mund të hartohen si rekomandim dhe përcaktim i drejtpërdrejtë i PPV ose mund të vijnë si rezultat i nevojave apo ndryshimeve të situatës vendore. Bazuar në V.K.M. 686, dt 22.11.2017, "Për miratimin e Rregullores së Planifikimit të Territorit", neni 66, përcakton se "përmbajtja dokumentit të PSNB-së, nisma për hartimin e PSNB-së; hartimi i PSNB-së, bashkërendimi i PSNB-së, këshillimi dhe takimi publik në kuadër të PSNB-së, botimi në regjistër i PSNB-së, miratimi, hyrja në fuqi e PSNB-së kryhen duke ndjekur si bazë procedurat e përcaktuara për PPV dhe PKS". Më pas ndryshimet si rrjedhojë e tyre në PPV miratohen sërish në Këshill Bashkiak. Të gjitha ndryshimet reflektohen në Regjistrin e Integruar të Territorit.

Faktorë të tjerë mund të çojnë në rishikimin e pjesshëm të Planit të Përgjithshëm Vendor. Të gjitha ndryshimet në PPV-në e miratuar duhet të miratohen përsëri nga Këshilli Bashkiak.





**12 PLANI I INVESTIMEVE KAPITALE**





## 12.1 Metodologjia për hartimin e politikave dhe të planit të investimeve kapitale

Plani i Investimeve Kapitale është një pjesë (PIK) përbërëse e Planit të Përgjithshëm Vendor (PPV). PIK përshkruan buxhetin vjetor bashkiak, burimet e financimit të buxhetit bashkiak, planifikimin e ardhshëm të projekteve të mundshme dhe kapacitetin njerëzor dhe financiar të nevojshëm për zbatimin e këtyre projekteve.

PIK është i nevojshëm për bashkitë në mënyrë që ato të jenë në gjendje të bëjnë një planifikim të detajuar dhe buxhet për vitet që do të vijnë dhe për zbatimin e PPV-së. Është e nevojshme të planifikohen dhe të punësohen staff i nevojshëm që do të punoj me këtë plan, njerëz të aftë që mund të monitorojnë dhe zbatojnë projektet e përshkruar në PPV, me të rinj ose të marrë nga stafi ekzistues brenda bashkisë. PIK duhet të rregullohet çdo vit, pasi prioritetet mund të ndryshojnë, stafi mund të luhatet, mund të ketë një atmosferë politike të ndryshuar për shkak të zgjedhjeve, ndryshime në ligj dhe politika dhe parametra financiarë si normat e interesit dhe inflacioni mund të ndryshojnë. Në këtë plan kostot nuk marrin parasysh huadhënien e kapitalit, inflacioni, etj.

Plani i Përgjithshëm Vendor (PPV) 2019-2033 për Vorën ka identifikuar strategji zhvillimi, veprime dhe projekte pilot. Strategjitë ndiqen nga projekte, të cilët duhet të zbatohen gjatë viteve 2019-2033. Për periudhën e shkurtër, projektet pilot janë shënuar dhe janë zhvilluar për t'u zbatuar midis 2019-2023. Përveç projekteve pilot, të cilët janë vendosur si një investim minimal, i nevojshëm që bashkia të ofrojë modalitete bazike për banorët e saj.

## 12.2 Buxheti i bashkisë

Buxheti i përgjithshëm për vitin 2016 i Bashkisë së Vorës është 549.487.113 Lekë (kjo është rreth 4.0 milion euro). Për vitin 2016, të ardhurat e përgjithshme të Bashkisë së Vorës parashikohen në shumën: 549.487.113 Lekë. Këto të ardhura përbëhen nga të ardhurat nga taksat dhe tarifat vendore, nga transfertat e pakushtëzuar dhe transfertat specifike për funksionet e reja që i janë transferuar Bashkisë, edhe të ardhurat e trashëguara nga buxheti 2015, sipas tabelës së mëposhtme:





	EMËRTIMI	2016	2017	2018
1	<b>TRANSFERTA E PAKUSHTËZUAR</b>	86.140.000	90.447.000	94.969.350
	FUNK.I DELEGUAR (PAGA,SIGURIME, SHPZ. OPERATIVE)	36.187.257	37.996.620	39.896.451
<b>I</b>	<b>SHUMA I</b>	<b>122.327.257</b>	<b>128.443.620</b>	<b>134.865.801</b>
2	TË ARDHURAT E PLANIFIKUARA PËR VITIN 2016	377.588.020	396.467.421	416.290.792
<b>II</b>	<b>SHUMA II TË ARDHURA</b>	<b>377.588.020</b>	<b>396.467.421</b>	<b>416.290.792</b>
3	TË ARDHURAT LOKALE TË TRASHËGUARA NGA BUXHETI 2015	15.015.506	0	0
4	TË ARDHURAT LOKALE TË TRASHËGUARA NGA GARANCITË E PUNIMEVE	9.556.330	0	0
5	TE ARDHURA NGA PROCESI I LEGALIZIMIT	25.000.000	26.250.000	27.562.500
<b>III</b>	<b>SHUMA III TË ARDHURA TË TRASHËGUARA</b>	<b>49.571.836</b>	<b>26.250.000</b>	<b>27.562.500</b>
	<b>TOTALI</b>	<b>549.487.113</b>	<b>551.161.041</b>	<b>578.719.093</b>

Shpenzimi i buxhetit për vitin 2016 (në lekë) përfshin shpenzimet kapitale dhe shpenzimet aktuale (korente dhe kapitale) dhe është i ndarë në kategoritë e mëposhtme:

NR	LLOJI I SHPENZIMIT	2016	%	2017	2018
1	PAGA	81.893.280	15%	85.987.944	90.287.341
2	SIGURIME SHOQERORE	14.106.720	3%	14.812.056	15.552.659
3	SHPENZIME OPERATIVE	173.227.431	32%	181.888.803	190.983.243
4	FONDI REZERVË DHE KONTIG-JENCË	2.788.774	1%	2.928.213	3.074.623
5	INVESTIME	241.283.651	44%	253.347.834	266.015.225
6	FUNK.I DELEGUAR (PAGA,SIGURIME, SHPZ. OPERATIVE)	36.187.257	7%	37.996.620	39.896.451
	<b>TOTALI</b>	<b>549.487.113</b>	<b>100%</b>	<b>576.961.469</b>	<b>605.809.542</b>

Një buxhet afatmesëm për vitet 2016-2018 është ngritur në bazë të së njëjtës strukturë. Për momentin, buxhetet e viteve 2017 dhe 2018 kanë një indeks prej 5% në krahasim me buxhetin e vitit 2016.

Duke parë më afër në buxhetin e investimeve për vitin 2016 dhe 2017 për Vorën, në tabelën më poshtë ju mund të gjeni investimet e planifikuara në infrastrukturën urbane (në lekë shqiptare). Së bashku me projektet kyçe të infrastrukturës dhe projektet pilote, ky buxhet mund të rishikohet, ose një pjesë e infrastrukturës kyçe mund të përfshihet në këtë buxhet tashmë të planifikuar.



	2016	2017
<b>PROJEKTE UJËSJELLËSI</b>		
Studime e Projektme	2.808.000	-
<b>SEKTORI I UJËSJELLËSIT</b>	-	-
Blerje materiale për sektorin e ujësjellësit	1.500.000	-
Rrjeti i shpërndarjes Ujësjellësi Marikaj Bashkia Vorë	8.000.000	-
Rikonstruksion i kanalit kullues të fshatit Domje dhe rikonstruksion i KUZ të fshatit Bërxull	2.000.000	-
<b>PROJEKTE RRUGE</b>	-	-
Studime e Projektme	4.000.000	5.000.000
Studime e Projektme 2015	2.556.000	-
<b>INVESTIME NË RRUGË</b>	-	-
Furnizim-Vendosje pemë dekorative	2.000.000	-
Rikonstruksion, Sistemim dhe Asfaltim i Rrugëve të brendshme Lagje Kodër Vorë Loti 2	10.794.497	10.000.000
Sistemim dhe Asfaltim i Rrugëve të Brendshme Lagje e Re Vorë "Loti 3"	20.066.060	12.328.922
Sistemim Dhe Asfaltim i Rrugëve të Lagjeve të Fshatit Dedej. Aksi 1. Nënloti 1/1	2.600.000	-
Sistemim Dhe Asfaltim i Rrugëve të Lagjeve të Fshatit Dedej. Aksi 2. Nënloti 1/2	2.300.000	-
Ndërtim i KUB, KUZ, Ujësjellësit të Rrugëve të fshatit Dedej. Aksi 1 dhe Aksi 2. Nënloti 3/1	634.258	-
Ndërtim i KUB, KUZ, Ujësjellësit të Rrugëve të fshatit Dedej. Akset: 2,3,4,5,6. Nënloti 3/2	501.458	-
Ndërtim i mureve mbajtës e pritës, Betoni e Betonarme të Rrugëve të fshatit Dedej. Aksi 1	-	-
Sistemim, Asfaltim i Rrugëve të brendshme të fshatit Gërdec Dega C dhe Dega D.	5.329.510	-
Sistemim, Asfaltim i Rrugëve të brendshme të fshatit Gërdec Dega E.	1.062.249	-
Rikonstruksion, Asfaltim i Rrugës së Varrezave Vorë dhe segmenti i rrugës Ambulancë e vjetër - ish reparti Ushtarak	515.238	-
Sistemim, Asfaltim i rrugës Ambulancë e vjetër - Rep Ushtarak Vorë dhe Segmenti i Rrugës Varreza të Qytetit Vorë (Faza 2)	156.464	-
Sistemim, Asfaltim i Rrugës, Rruga Kryesore Lagje Dunga - Varreza (Sektori Marikaj) L=470ml	3.693.900	-
Rikonstruksion, Sistemim dhe Asfaltim i Rrugëve të brendshme të Fshatit Mucaj Aksi 01	14.048.737	8.951.263
Sistemim, Asfaltim Rruga Dytësore Tiranë -Vorë, Lagjia Kodër Vorë L=243ml	8.000.000	
Rikonstruksion, Asfaltim i rrugëve të fshatit Gjokaj, Rruga Zalli Gjokajve, Rruga Pylli Balliut, Rruga Shehelerëve, Rruga Arava	14.000.000	8.281.882
Sistemim - Asfaltim i Rrugës Pavarsia Fshati Shargë, Bashkia Vorë	18.000.000	20.587.180
Sistemim - Asfaltim i Rrugës së Mimosave Kodër Vorë, Bashkia Vorë (Përballë godinës së bashkisë Vorë)	5.000.000	4.905.856



Sistemim - Asfaltim i Rrugës Allcaushaj Fshati Marikaj, Bashkia Vorë	8.000.000	4.662.662
Sistemim - Asfaltim i Rrugës Toptanëve Fshati Marikaj, Bashkia Vorë	5.000.000	3.626.316
Sistemim - Asfaltim i Rrugës Kodra e Xhirajve Fshati Marqinet, Bashkia Vorë	5.378.378	4.242.240
Sistemim, Asfaltim i Rrugës Bashkimi Vorë, Bashkia Vorë. Lidhja e Rrugës Kodra e Bukur me Rrugën Fusha e Sportit)	6.000.000	3.358.725
Sistemim, Asfaltim i Dy Segmenteve të Rrugës Rilindja Fshati Marqinet (2), Segmenti 1 dhe 2, Bashkia Vorë.	6.000.000	4.968.955
Sistemim- Rikonstruksion i Rrugëve të brendshme Lagje e Re loti 1+ 2	13.234.157	37.411.828
Rehabilitim, Sistemim i Lumit Tona	5.126.672	15.862.487
Ndërtim KUZ Domje	4.000.000	7.000.000
Ndërtim i KUZ Rrugës Muharrem Bajraktari, Pashtriku	4.000.000	10.000.000
Sistemim Asfaltim i rrugës së fshatit Kodër Bërxullë	3.500.000	29.367.515
Sistemim Asfaltim i rrugës Ura e Limuthit, njësia Administrative Bërxullë	3.000.000	4.000.000
Sistemim dhe Asfaltim i rrugës Gjergj-Fushë, njësia Prezë	3.000.000	20.000.000
Rehabilitim, Sistemim vendosje të tapetit të Stadiumit të qytetit Vorë	3.000.000	12.000.000
Rikonstruksion dhe Asfaltim i rrugës Sul-Haxhi	13.000.000	20.000.000
Shpenzime për blerje makinash	1.500.000	-
Investime të ndryshme në vitet në vazhdim	-	17.792.002
<b>SHUMA TOTALE</b>	<b>213.305.578</b>	<b>264.347.834</b>

### Projektet PPV

PPV ka indentifikuar projekte brenda strategjive të ndryshme. Planifikimi i zbatimit të këtzre projekteve ndahet në 4 faza:2019-2021, 2022-2023, 2024-2028 dhe 2029-2033 dhe ndahen në kategoritë e mëposhtme:

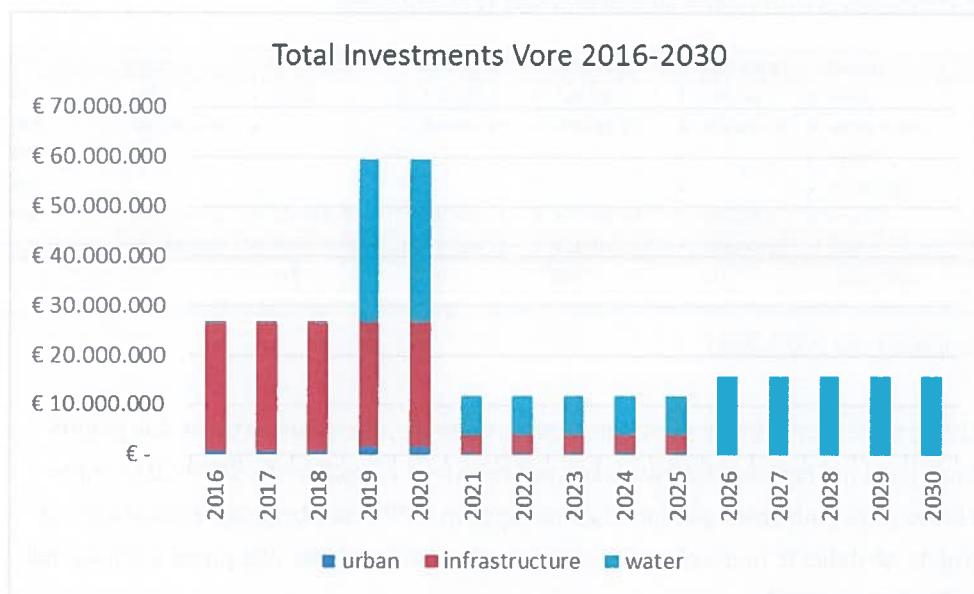
- Projektet urbane;
- Projektet infrastrukturore;
- Projektet natyrore;
- Projektet bujqësore;
- Projektet ujore.

Në këtë kapitull janë theksuar dy projekte

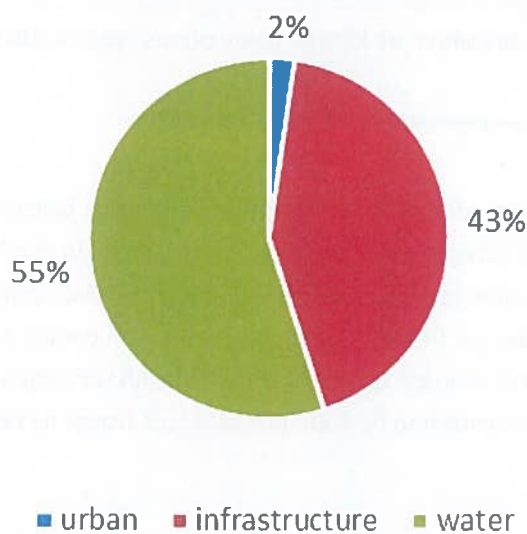
- projektet pilotë të identifikuar;
- projektet kyçe infrastrukturore.



Vlerësimi i kostove është bërë aty ku ka qenë e mundur dhe aty ku ka pasur të dhëna të mjaftueshme për të bërë një vlerësim të besueshëm. Kostot e përgjithshme janë vlerësuar mbi bazën e figurave kyçe dhe madhësisë së projektit. Në figurën më poshtë kostot janë ndarë në faza për kornizën totale kohore të PPV-së. Kostos e shfaqura janë vlerësuar për projekte në sistemin urban, infrastrukturor dhe atë ujor. Vlerësimet e kostos për bujqësinë dhe natyrën duhen bërë në të ardhmen e afërt



Investimet kryesore në 5 vitet e para duhet të bëhen në infrastrukturë. Këto kosto janë të lidhura kryesisht në rehabilitimin e linjës hekurudhore Tiranë-Durrës dhe duke bërë një by-pass (anashkalim) të autostradës së Vorës dhe duke liruar qendrën nga makinat. Investimet në ujë (2019-2020) janë të lidhura me përshtatjen ose krijimin e vaskave të ujit për mbledhjen e ujrave atmosferikë dhe *Ngritja e barrierave të sedimenteve për të kapur mbetjet e ngurta, për të pakësuar largimin e ujit dhe përmirësuar rrjetin e kullimit në kodra.*





Investimet në sektorin e ujit, pas vitit 2020, janë të destinuar për përshtatjen e rezervuarëve bosh në zona ujëmbledhëse përsëri, dhe për pastrimin e lumit Ishëm dhe krijimin e shtretërve të lumenjve për këtë lumë.

Në tabelën më poshtë, ju mund të shihni investimet për vitet që mbulon PGJL, të ndarë në 4 faza. Për 5 vitet e para (2016-2018 dhe periudha 2019-2020), 59% e shpenzimeve të vlerësuara për investime janë planifikuar të shpenzohen.

system	2016-2018	2019-2020	2021-2025	2026-2030	total	
urban	€ 2.387.950	€ 3.467.842	€ 1.721.167	€ 1.167	€ 7.578.125	2%
infrastructure	€ 76.798.000	€ 49.992.000	€ 18.500.000	€ -	€ 145.290.000	43%
nature	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	0%
agriculture	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	0%
water	€ 1.920.000	€ 65.565.714	€ 39.714.286	€ 80.000.000	€ 187.200.000	55%
<b>total</b>	<b>€ 81.105.950</b>	<b>€ 119.025.556</b>	<b>€ 59.935.452</b>	<b>€ 80.001.167</b>	<b>€ 340.068.125</b>	
percentage	24%	35%	18%	24%		

### Projekte pilot 2019-2033

Lista e plotë e projekteve pilot, madhësisë, kostove, investitorit kryesor dhe planifikimit jepet më poshtë. Shumica e këtyre projekteve fillojnë midis 2019-2033. e projekteve pilot janë dhënë paraprakisht në raportin e PPV-së. Rruga dytësore është një projekt që duhet të financohet dhe zbatohet në nivel kombëtar dhe prandaj kostot nuk janë marrë parasysh.

numri	Projekte/Programme	sistemi	Përmasa	Vlera EURO	Investitori Kryesor	Investitorë të tjerë	Burime njerëzore	planning
1	Shkolë e re profesionale Bërxulie	Urban	1,000 m <sup>2</sup>	€ 1 000 000	Ministria e Edukimit dhe Sportit/UN(Unicef)/WBIF	Agencia Zvicereane për Zhvillim dhe Bashkëpunim (SDC)/Agencia	Staf teknik për mbikëqyrjen e zbatimit	2019-2020
2	Dender e re komunitare në Vorë	Urban	1,200 m <sup>2</sup>	€ 820 000				2016-2018
3	Rehabilitimi i oborrin të shkollave dhe kthimi në mjedis sportiv në zonat rurale dhe nën-njësite e Vorës.	Urban	n 15	€ 215 000	Ministria e Kulturës; Bashkia e Vorës	UNDP	Staf teknik për mbikëqyrjen e zbatimit; Staf i ri për funksionimin e gendrave.	2016-2025
4	Kopësht i ri publik në Ahmetaq, Vorë			€ 150 000				
5	Zgjerimi i Vorës (bypass/ anashkalimi rrugor)	Infrastrukturore	150,000 m <sup>2</sup>	E padisponueshme	Bashkia e Vorës, investitore privat		Staf teknik për zbatimin	2026-2030
6	Vende kompostimi (në mbështetje të bujqësisë lokale)	Infrastrukturore	rreth 5,000 m <sup>2</sup>	€ 6 000 000	Fonde të BE së UE/WBIF/Ministria e Zhvillimit Urban	SDC	Staf i ri për mirëmbajtjen e landfill-it	2021-2025
7	Parandalimi i shkarjeve të dheut, mbrojtja e trashëgmisë, shërbime të lehta për							2016-2030
8	Rehabilitimi i terracave për prodhim bujqësor	Bujqësore						2016-2030
Total				€	8 185 000			

Shuma totale për t'u investuar, në këto projekte pilote, është 9.220.000 euro.

### Projektet kyçe infrastrukturore

Përveç projekteve pilot, edhe projektet kyçe infrastrukturore janë identifikuar. Këto janë identifikuar në fushat e rrugëve, kanalizimeve dhe rrjetit të ujit të pijshëm. Këto projekte pilot duhet të vlerësohen brenda bashkisë dhe duhet të bëhen prioritet. Të gjitha këto projekte janë vlerësuar për PPV-në dhe mund të zbatohen brenda 5 viteve të ardhshme. Ato janë identifikuar si projekte që duhen për të parashikuar rritjen e popullsisë dhe atë urbane të qytetit dhe territorit të tij. Këto projekte janë listuar në tabelën më poshtë.





### Infrastruktura rrugore:

	Projekti	euro
1	Marikaj urë këmbësore: Urë e re për këmbësorët midis Maminasit dhe Marikajt	€ 729.927
2	Kuç rruga peizazhistike: Përfundimi i rrugës së Kuçit në jug, ende e pashtruar	€ 131.387
3	Nënkalimi i Shargës dhe rruga lokale: Nënkalim i Ri për Shargën dhe rrugë dytësore, paralele me hekurudhën	€ 197.080
4	Ndërhyrjet për mirëmbajtjen e rrugëve ekzistuese ndërqytetase	€ 4.854.015
	<b>Total</b>	<b>€ 5.912.409</b>

Vendndodhjet e sakta janë të shënuara në Harta 12

### Sistemi i kanalizimit

Projekti	euro
Prezë: zgjerim i rrjetit të vogël dhe ndërtimi i ligatinave të ndërtuara	€ 430.000
Domje: zgjerim i rrjetit të vogël dhe ndërtimi i ligatinave të ndërtuara, për parandalimin e shkarkimit të ujit të patrajtuar në lumenj	€ 810.000
Gjokaj: zgjerim i sistemit të centralizuar nga Vora në Gjokaj	€ 1.700.000
Shargë, Vorë e Vjetër: zgjerim i sistemit të centralizuar nga Vora në Shargë përmes Vorë e Vjetër	€ 1.100.000
Marikaj: zgjerim i sistemit të centralizuar nga Vora në Marikaj	€ 285.000
<b>Total</b>	<b>€ 4.325.000</b>

Vendndodhjet e sakta janë të shënuara në Harta 22

### Rrjeti i ujit të pijshëm

Projekti	euro
1 Marikaj: rinovim i rrjetit shumë të vjetruar në Marikaj, sidomos depozitat janë të vjetruara	€ 459.000
2 Bërxullë: përmirësim i sistemit të ujit të pijshëm	€ 1.428.000
3 Domje: përmirësim i sistemit të ujit të pijshëm	€ 1.500.000
<b>Totali</b>	<b>€ 3.387.000</b>

Vendndodhjet e sakta janë të shënuara në Harta 21

Kostoja totale e projekteve të rëndësishme infrastrukturore përmbledhet në një total prej 13,6 milionë euro.

Brenda bashkisë, duhet të bëhet një plan veprimesh prioritar duke parë listën me projekte, si projektet pilot ashtu edhe ato të infrastrukturës kyçe. Për të përcaktuar se çfarë buxheti bashkiak nevojitet për lëto projekte, duhet të bëhet një vëzhgim më i kujdesshëm i buxhetit bashkiak, kryesisht buxhetit për vitin 2017 e më tej. Çfarë buxheti është caktuar, çfarë është ende e disponueshme për investime? Me çfarë njohurish mund të fillojë kërkimi për burime të mundshme financimi? Donatorët e mundshëm janë përmendur në



tabelën e mësipërme për projektet pilot.

### *Strategjitë për zbatimin e projekteve pilot dhe atyre të infrastrukturës kyçe*

Në mënyrë që decentralizimi territorial të funksionojë, fondet duhet të përdoren për investime por edhe për mirëmbajtje. Bashkia mund të investojë në projekte (infrastrukturë) nga taksat lokale dhe transfertat ndërqeveritare dhe të përdorë fitimin nga instrumentet e ndryshme të rritjes së të ardhurave për të kapur disa nga përfitimet financiare nga investimet publike që u japin përfitim sektorëve publik dhe privat.

Instrumenta të ndryshme financiare mund të përdoren me mundësi për të zhvilluar qytetin. Shembuj të instrumentave financiare të përdorura në mënyrë të suksesshme ndërkombëtarisht janë taksa e ndikimit në infrastrukturë, transferimi i të drejtave për zhvillim, intensiteti i kushtëzuar i ndërtimit apo rajonet e përmirësimit të biznesit. Shumë nga këto instrumenta kanë nevojë për një administrim të veçantë dhe staf të aftë në bashki. Instrumentat financiare janë të autorizuar nga ligji Shqiptar i 2014, Ligji mbi Planifikimin dhe Zhvillimin Territorial. Numrat 1 dhe 2 përshkruhen në detaj në këtë ligj. Të tjerët janë instrumenta të papërkrahur veçmas por pasi marrin vlerë për qeverinë vendore ato emërohen për t'u përdorur. Këto instrumenta të ndryshme financiare janë :

1. Taksa e ndikimit në infrastrukturë;
2. Intensiteti i kushtëzuar i ndërtimit;
3. Transferimi i të Drejtës për Zhvillim;
4. Taksa e Shtimit të Financimit;
5. Rajonet e Përmirësimit të Biznesit;
6. Tarifa e Përmirësimit;
7. Rajonet e Vlerësimit të Veçantë.



Për të përdorur disa nga këto instrumenta të financimit duhet të bëhet një rishikim i mundësisë mjedisore brenda bashkisë dhe brenda politikave dhe ligjeve kombëtare. Politika përkatëse, kuadri ligjor dhe rregullues duhet të vlerësohen për të identifikuar boshllëqet që mund të ekzistojnë, të cilat ia vështirësojnë qeverisë lokale zbatimin siç duhet të kërkesave bazike për të cilat instrumentat kanë nevojë për të qenë të suksesshme.

### *Taksa e ndikimit në infrastrukturë*

Kjo taksë në fakt nuk është një instrument financiar, por një strukturë ekzistuese e taksave. Kjo Taksë e NDikimit në Infrastrukturë mbi Ndërtimet e Reja është një taksë që

mblidhet vetë një herë e vendoset mbi zhvilluesit gjatë procesit të dhënies së lejes. Ajo shkon 1-3% e vlerës së investimit total të zhvilluesit. Kjo takse duhet të japë një ndikim pozitiv në zonën përreth dhe komunitetin e hapësirës së ndërtuar. Kjo takse përfaqëson përfaqëson një sasi të madhe të të ardhurave nga taksat për bashkinë, për sa kohë që jepen leje për ndërtime të reja. Edhe pse kjo e ardhur nuk është gjithmonë e caktuar për këtë rikthim direkt në zonë, në shumë raste ajo përfundon në shpenzime operative të bashkisë.

#### *Taksa e Shtimit të Financimit*

Ky lloj instrumenti është projektuar për sistemin e taksave me bazë në vlerën e tokës. Ai lejon qeverinë lokale të përdorë vendosjen e taksës për pronën e ardhshme për t'u paguar për investime publike në një zonë të përcaktuar ose për të tërhequr financime shtesë për projektet e zhvillimit. Do të caktohet një vlerë bazë për pronat, dhe falë investimeve mund të përcaktohet vlera që do të ketë në të ardhmen. Rritja e taksimit në këtë vlerë të shtuar mund të shënohet për këtë zonë të zhvillimit. Taksa aktuale, mbi vlerën bazë shkon në fondin e përgjithshëm veprues të bashkisë. Jashtë Shteteve të Bashkuara të Amerikës, ky sistem përdoret rrallë. Me sa duket, për shkak të rrezikut financiar të përfshirë. Edhe në rastin e Shqipërisë, vlera aktuale dhe vlera e tokës në tregun e së ardhmes duhet të përcaktohet, e cila duket e rrezikshme në një treg që nuk është shumë transparent.

#### *Rajoni i Përmirësimit të Biznesit*

Një politikë e suksesshme që është zbatuar në Shqipëri është Rajoni i Përmirësimit të Biznesit. Ky ka qenë një program zhvillimi dhe financimi i Fondit të Zhvillimit Amerikano-Shqiptar. Një kërkesë bazike për këtë instrument është se pjesë kryesore të bizneseve në aktivitet duhet të jenë të suksesshme dhe zona duhet të ketë pak deri në aspak vende të lira. Bashkia duhet të ketë vullnetin të bashkëpunoj dhe të bier dakord me biznesin për të punuar dhe për të ndërmarrë veprime në hapësirën publike.

Sipërmarrësit (qiramarrësit) dhe/ose pronarët e tokave në këtë zonë do të paguajnë një tarifë shërbimi vjetor për të paguar kostot e shërbimeve shtesë dhe përmirësimeve të hapësirës publike për të përmirësuar kushtet fizike dhe të biznesit në rajonin e tyre. Bashkia e Vorës së bashku me sipërmarrësit në qendrën e qytetit mund të përcaktojnë një qasje dhe të vendsoin standarde dhe vlera që do të rrisin performancën e zonës.

#### *Tarifa e Përmirësimit*

Tarifat e përmirësimit janë detyrime që qeveria lokale i vendos dhe i mbledh për shkak



të investimeve të saj në rrugë, linja të ujit të pijshëm apo shërbime të tjera që kanë pasur ose do të kenë një ndikim pozitiv në vlerën e pronës private Kjo tarifë, ashtu si edhe taksa e ndikimit në infrastrukturë, është një takse që mblihet vetëm një herë e lidhur me ndikimin e një infrastrukture të re publike. Por ndryshe nga taksa e ndikimit në infrastrukturë, që përpiqet të rifitojë pjesë të kostove që imponon zhvillimi i ri në infrastrukturën publike, tarifat e përmirësimit janë të lidhura direkt me fitimin në vlerën e tokës së një pronari të pronës private.

Gjithashtu, në këtë rast, bashkia duhet të jetë në gjendje të llogarisë vlerën e tokës/ pronës para dhe pas investimit në infrastrukturën publike. Ky instrument ka nevojë edhe të justifikohet te pronarët e tokave që nuk është një tjetër takse, por që për shkak të shpenzimit të nevojshëm publik prona e tyre është ose, do të rritet në vlerë dhe ata mund ta kapin këtë (kur ta shesin apo ta japin me qira).

#### *Rajonet e Vlerësimit të Veçantë*



Ky instrument është një mënyrë për të financuar një përmirësim publik specifik, në të cilin pronarët e pronave që përfitojnë direkt nga ai ndajnë kostot. Shembuj të përmirësimeve mund të jenë kanalet sanitare, kanalet e shiut, zgjerimet e rrugëve, trotualet apo ndriçimi rrugor, apo edhe shkollat, shërbime të trajtimit të mbetjeve, zona parkimi.

Një RVV mund të kërkohen nga një grup pronarësh që kanë nevojë për një përmirësim të tillë, kur qeveria lokale nuk është në gjendje të parashikojë të gjitha nevojat e qytetareve të saj. Brenda rajonit specifik duhet të arrihet një shumicë votash. Ky instrument është një nga më të drejtit. Megjithatë, është e rëndësishme që bashkia të shënojë këto të ardhura për këtë projekt specifik, në vend që ta shpërndajë atë në buxhetin e përgjithshëm. Përveç kësaj, nëse bashkia do ta parafinancojë këtë, duhet parë nëse bashkia është në gjendje të marrë borxh për këtë projekt (p.sh. detyrimet bashkiake).





Strategjia	Veprime	Sistemi	Projekte/Programme	Vlera	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033				
O1S1 Rehabilitimi dhe krijimi i hapësirës publike brenda qendrave urbane dhe rurale	Realizimi i hapësirës së re publike në qendrat rurale	Urban	Hapësirë e re publike në Ahmetaj Hapësirë e re publike në Bërnallë Hapësirë e re publike në Prezë	€ 62,500 € 93,750 € 37,500	€ 31,250 € 31,250 € 12,500	€ 31,250 € 31,250 € 12,500	€ 31,250 € 31,250 € 12,500	€ 31,250 € 31,250 € 12,500	€ 31,250 € 31,250 € 12,500														
	Rehabilitimi i hapësirave publike të jashtme në zona publike (Rehabilitimi i zonave publike ekzistuese të braktësura për krijimin e hapësirave të reja publike)	Urban	Rikualifikimi i hapësirave të lira midis ndërtesave socialiste me apartamente në qytetin e Vorës	€ 171,875				€ 85,938	€ 85,938														
	Plani i Detajuar Vendor i ri për zonat e ndjeshme e të prekura në territorin e bashkisë	Urban	Përcaktimi i zonave delikate që do të jenë subjekt i planit të detajuar të zhvillimit Plani i Detajuar Vendor i ri	Jo e aplikueshme Jo e aplikueshme																			
O2S2 Mbrojtja dhe rehabilitimi i monumenteve dhe trashëgimisë kulturore	Mbrojtja dhe rehabilitimi i ndërtesave historike	Urban	Përcaktimi i ndërtesave historike që duhet të mbrohen brenda zonave urbane dhe rurale Përkrahje dhe rehabilitimi i ndërtesave historike	Për t'u përcaktuar Jo e aplikueshme																			
	Mbrojtja dhe rehabilitimi i vendbanimeve historike rurale	Urban	Përkrahje e rinovimit të ndërtesave historike në vendbanimet rurale	Jo e aplikueshme																			
O3S1 Ngritja e shërbimeve të reja kolektive	Promovimi i arsimit/edukimit	Urban	Rehabilitimi i oborrit të shkollave në qytetin e Vorës dhe kthimi i tyre në mjedis sportiv	€ 215,000	€ 215,000.00	€ 215,000.00	€ 215,000.00	€ 215,000.00	€ 215,000.00	€ 215,000.00	€ 215,000.00	€ 215,000.00	€ 215,000.00	€ 215,000.00	€ 215,000.00	€ 215,000.00	€ 215,000.00	€ 215,000.00	€ 215,000.00	€ 215,000.00			
			Rehabilitimi i oborrit të shkollave dhe kthimi në mjedis sportiv në zonat rurale dhe nën-njësitë e Vorës.	€ 3,225,000	€ 322,500.00	€ 322,500.00	€ 322,500.00	€ 322,500.00	€ 322,500.00	€ 322,500.00	€ 322,500.00	€ 322,500.00	€ 322,500.00	€ 322,500.00	€ 322,500.00	€ 322,500.00	€ 322,500.00	€ 322,500.00	€ 322,500.00	€ 322,500.00	€ 322,500.00	€ 322,500.00	
			Rinovimi i shkollave ekzistuese në qytetin e Vorës	E pa disponueshme																			
			Rinovimi i shkollave ekzistuese në zonat rurale të Vorës	E pa disponueshme																			
	Promovimi i kulturës dhe shoqërisë civile	Urban	Shkollë e re profesionale	€ 1,000,000				€ 500,000.00	€ 500,000.00														
			Qendër e re komunitare në Bërnallë	€ 480,000	€ 160,000.00	€ 160,000.00	€ 160,000.00																
			Qendër e re komunitare në Vorë	€ 480,000	€ 160,000.00	€ 160,000.00	€ 160,000.00																
	Parqe, sheshe lojërash dhe fusha sportive	Urban	Qendër rekreative në Marikaj	€ 340,000				€ 170,000.00	€ 170,000.00														
			Rikualifikimi i fushës ekzistuese të sportit në Vorës dhe kthimi i tyre në mjedis sportiv	€ 60,000	€ 20,000.00	€ 20,000.00	€ 20,000.00																
			Rikualifikimi i fushës ekzistuese të sportit në Vorë e Vjetër	€ 60,000				€ 30,000.00	€ 30,000.00														
			Rikualifikimi i fushës ekzistuese të sportit në Marcinet	€ 60,000				€ 30,000.00	€ 30,000.00														
			Rikualifikimi i fushës ekzistuese të sportit në Ahmetaj	€ 60,000				€ 30,000.00	€ 30,000.00														
Ndërtimi i spitalit të ri dhe qendrave shëndetësore	Urban	Rikualifikimi i fushës ekzistuese të sportit në Fushë-Prezë	€ 60,000				€ 30,000.00	€ 30,000.00															
		Spital i ri rajonal	E pa disponueshme																				
Zgjerimi dhe përmirësimi	Urban	Zgjerimi i varrezave të Ahmetajt	€ 24,000	€ 8,000.00	€ 8,000.00	€ 8,000.00																	
		Zgjerimi i varrezave të Palaçit	€ 180,000				€ 90,000.00	€ 90,000.00															
		Zgjerimi i varrezave të Prezës	€ 480,000				€ 240,000.00	€ 240,000.00															
Përmirësimi i varrezave në Domje	€ 180,000	€ 60,000.00	€ 60,000.00	€ 60,000.00																			





Strategjia	Veprime	Sistemi	Projekte/Programe	Vlera	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033		
O4S1 Ndërtim i banesave të reja sociale	Përmirësim i ofertës për strehim social	Urban	Përmirësim i aksesit të informacionit mbi programat e banesave sociale Përcaktim i politikave të reja të strehimit social në partneritet me partnerët privatë (PPP)	€ 3,500 Jo e aplikueshme	€ 233	€ 233	€ 233	€ 233	€ 233	€ 233	€ 233	€ 233	€ 233	€ 233	€ 233	€ 233	€ 233	€ 233	€ 233		
	Përmirësim i aksesibilitetit të banesave sociale për grupet "delikate"	Urban	Promovim i subvencioneve të banesave për grupet "delikate" të tilla si personat me aftësi të kufizuara, jetimët, të moshuarit, minoritetet etnike Promovim i përfshirjes në punë	Jo e aplikueshme Jo e aplikueshme																	
	Ripërdorimi i shtëpive ekzistuese të papërfunduara	Urban	Ripërdorim i konstruksioneve të papërfunduara (skelet betoni) për banesa sociale Rregullore dhe udhëzime të reja për të evituar mbetjen pa përfunduar të ndërtesave	Jo e aplikueshme																	
O4S2 Përmirësim i ofertës për strehim	Zhvillim i ri	Urban	Zgjerimi i Vorës (bypass/ anashkalimi mugor)	E padisponueshme																	
	Tjetërsim i zoneve të zaptuara informalisht	Urban	Rehabilitim i zonës së kazermave, Vorë Programë të ndihmave të vogla financiare për të përmirësuar kushtet e jetesës në zonat e zaptuara informalisht	E padisponueshme Jo e aplikueshme																	
	Rinovimi i stokut të shtëpive ekzistuese	Urban	Përmirësim i efikasitetit energjike të ndërtesave me apartamente, ndërtuar para viteve 90	Jo e aplikueshme																	
O5S1 Krijimi i poleve të rinj tregtar dhe ekonomik dhe i zonave të reja të prodhimit, si edhe përmirësimi i atyre ekzistuese	Zhvillimi i zonave për veprimtari industriale produktive	Urban	Zhvillim dhe rinovim i zonës industriale të Vorës-Sharqës Zhvillim dhe rinovim i zonës industriale të Gjokajt Zhvillim dhe rinovim i zonës industriale të Gjokajt Zhvillim dhe rinovim i polit biznes-administrativ të Rinasit	Jo e aplikueshme Jo e aplikueshme Jo e aplikueshme Jo e aplikueshme																	
	Tregje të rinj (Pazar)	Urban	Pazar i ri	€ 245,000				€ 122,500	€ 122,500												
	Përmirësimi i magazinave ekzistuese	Urban	Përmirësim dhe rehabilitim i magazinave ekzistuese që janë në kushte të mjerueshme ose të papërdorura	Jo e aplikueshme																	
O6S1 Krijimi i një sistemi funksional të ujërave të zeza për gjithë territorin e bashkisë	Përmirësim i tubacioneve kryesore të ujërave të zeza	Infrastrukturor	Përmirësim i rrjetit të centralizuar të tubacioneve të ujërave të zeza në Qendër të Vorës	Jo e aplikueshme																	
			Përmirësim i rrjetit të centralizuar të tubacioneve të ujërave të zeza në Marqnet	Jo e aplikueshme																	
			Përmirësim i rrjetit të centralizuar të tubacioneve të ujërave të zeza në Marikaj	Jo e aplikueshme																	
			Përmirësim i mini-rrjetit të ujërave të zeza në Ahmetaq	Jo e aplikueshme																	
			Përmirësim i mini-rrjetit të ujërave të zeza në Bërullë	Jo e aplikueshme																	
			Përmirësim i mini-rrjetit të ujërave të zeza në Domje	Jo e aplikueshme																	
	Zgjatim i rrjetit të tubacioneve të ujërave të zeza	Infrastrukturor	Zgjatim i rrjetit të centralizuar të ujërave të zeza në Vorë e Vjetër	Jo e aplikueshme																	
			Zgjatim i rrjetit të centralizuar të ujërave të zeza në Sharqë	Jo e aplikueshme																	
			Zgjatim i rrjetit të centralizuar të ujërave të zeza në Marqnet	Jo e aplikueshme																	
			Zgjatim i rrjetit të centralizuar të ujërave të zeza në Gjokaj	Jo e aplikueshme																	
	Përmirësim i sistemit ekzistues të trajtimit	Infrastrukturor	Zgjatim i rrjetit të centralizuar të ujërave të zeza në Marikaj	Jo e aplikueshme																	
			Zgjatim i mini-rrjetit në Ahmetaq	Jo e aplikueshme																	
			Zgjatim i mini-rrjetit në Bërullë	Jo e aplikueshme																	
Ngritja e implantit të trajtimit	Infrastrukturor	Zgjatim i mini-rrjetit në Domje	Jo e aplikueshme																		
		Zgjatim i mini-rrjetit në Prezë	Jo e aplikueshme																		
		Ngritja e një implantit të trajtimit të ujërave të zeza për rrjetin e centralizuar	Jo e aplikueshme																		
Ngritja e skamës së mirëmbajtjes	Infrastrukturor	Ngritja e një sistemi për trajtimin e ujërave të zeza, të grumbulluara, për përdorim të mëvonshëm	Jo e aplikueshme																		
		Skemë e mirëmbajtjes për të siguruar mirëfunksionimin e aparatit të ujërave të zeza	Jo e aplikueshme																		
Krijim i mini-rrjeteve të ujërave të zeza për vendbanimet e largëta	Infrastrukturor	Pajisje e fshatrave me një tubacion të ujërave të zeza, një pajisje të trajtimit parësor të ujërave të zeza dhe një zinxhir të ndërtuar për trajtimin e ligatinave, për të kryer trajtimin cykësor të ujërave të zeza	Jo e aplikueshme																		
		Promovim i trajtimit të ujërave të zeza në nivel familjar për familjet jashtë rrjetit	Infrastrukturor	Rregullore për ndërtimin e gropave septike për familjet që nuk shërbehen nga ndonjë rrjet ujërash të zeza	Jo e aplikueshme																



Strategjia	Veprime	Sistemi	Projekta/Programi	Vlera	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
O6S2 Përmirësimi i infrastrukturës bazë të furnizimit me ujë të pijshëm	Përmirësimi i tubacioneve kryesore të ujit të pijshëm	Infrastrukturor	Ndërtim me prioritet të lartë në pjesë kritike të sistemit ekzistues të ujit të pijshëm	Jo e aplikueshme															
	Përmirësimi dhe mirëmbajtje e sistemit ekzistues të ujit të pijshëm	Infrastrukturor	Mirëmbajtje dhe rregullt e stacionit të pompave, depozitave, puseve, pikave të kontrollit dhe tubacioneve	Jo e aplikueshme															
	Mirëmbajtje dhe kontrolli i sistemit të ujit të pijshëm	Infrastrukturor	Ndërtimi i pikave të automatizuara të kontrollit	Jo e aplikueshme															
	Mirëmbajtje dhe rinovim të depozitave të ujit të pijshëm	Infrastrukturor	Nxiti të skemave për të shtuar depozitimin e ujit të pijshëm për banesë	Jo e aplikueshme															
O6S3 Krijimi i një sistemi funksional të grumbullimit dhe largimit të mbeturinave për tërë territorin e bashkisë	Apikim i mekanizmeve të mblodhjes së ujit të reshjeve	Infrastrukturor	Nxiti të skemave për mblodhjen e ujit të reshjeve për banesë	Jo e aplikueshme															
	Mbyllja dhe dezinfektimi i landfill-ëve rurale	Infrastrukturor	Mbyllja dhe dezinfektimi i landfill-ëve rurale në Vorë	€ 5,000,000	€ 1,000,000	€ 1,000,000	€ 1,000,000	€ 1,000,000	€ 1,000,000										
	Adaptimi i mblodhjes së mbetjeve, riciklimi dhe mbetjeve për prodhimin e energjisë	Infrastrukturor	Shpimi i pikave të mblodhjes së mbetjeve dhe promovim i mblodhjes së ndarë	€ 1,810,000	€ 603,333	€ 603,333	€ 603,333												
O7S1 Ngritja e rrjetit të trenave për pasagjerët dhe mallrat	Rehabilitimi i hekurudhës	Infrastrukturor	Vende kompostimi (në mbështetje të bujqësisë lokale)	€ 6,000,000						€ 1,200,000	€ 1,200,000	€ 1,200,000	€ 1,200,000	€ 1,200,000					
	Rehabilitimi i linjës hekurudhore Durrës-Tiranë nëpërmjet shtimit të një linje dhe ndalesave të ndërmjetme	Infrastrukturor	Rehabilitimi i linjës hekurudhore Durrës-Tiranë nëpërmjet shtimit të një linje dhe ndalesave të ndërmjetme	€ 102,480,000	€ 20,496,000	€ 20,496,000	€ 20,496,000	€ 20,496,000	€ 20,496,000										
	Ngritja e linjës së re të trenave hekurudhore	Infrastrukturor	Ngritja e një segmenti të ri të linjës hekurudhore në aeroportin e Rinasit (nga Bërulla)	E pa disponueshme															
O7S2 Krijimi i rrjetit të lëvizshmërisë së butë	Ngritja e shërbimeve të reja hekurudhore	Infrastrukturor	Qendër Multi Modale	E pa disponueshme															
	Përmirësimi i infrastrukturës së lëvizshmërisë së butë	Infrastrukturor	Lëvizshmëri këmbësorësh dhe çiklistash në zonat kodrinore/natyrore	E pa disponueshme															
	Përmirësimi i infrastrukturës së lëvizshmërisë së butë	Infrastrukturor	Ndërtimi i rrugës së shpejtë për bicideta përgjatë hekurudhës Durrës-Tiranë	Përfshihet në çmimin e hekurudhës															
O8S1 Përmirësimi i kushteve rrugore dhe transportit	Infrastrukturë për kapërcim e rrugës/autostradës	Infrastrukturor	Realizimi i dhjetë mbikalimeve për këmbësorë për të kaluar hekurudhën/autostradën	€ 5,000,000															
	Rehabilitimi i rrugëve ekzistuese dhe ndërtimi i rrugëve të reja	Infrastrukturor	Bypass-i i autostradës	€ 25,000,000	€ 1,000,000	€ 1,000,000	€ 1,000,000	€ 1,000,000	€ 1,000,000	€ 2,500,000	€ 2,500,000	€ 2,500,000	€ 2,500,000	€ 2,500,000					
O9S1 Mbrojtja nga rreziqet	Zhvillimi i politikave të ruajtjes	Natyor	Zhvillimi i akseve rrugore Veri-Jug	Shiko Infrastruktura krye															
	Parandalimi i shkarjeve të tokës	Natyor	Sigurimi i zonave të rrëshqitjeve	E padisponueshme															
O9S2 Zhvillimi i politikave të ruajtjes	Rruajtja e zonave me interes të lartë natyror	Natyor	PËRMBËSUESI I KULLIMIT PËRRETH SHKARJEVE PËR TË PARANDALUAR "SHKRETËTIRAT E LAGURA"	E padisponueshme															
		Natyor	Rruajtja e pyjeve të ulta	E padisponueshme															
		Natyor	Parku urban i Vorës – mali Vorë e Vjetër-Mukaj-Bërullë	E padisponueshme															



Strategjia	Veprime	Sistemi	Projekta/Programa	Vlera	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033			
O10S1 Shtimi i pasurive hidrogeologjike	Mbajtje e ujërave të shiut dhe sedimenteve në rrjedhën e sipërme	Ujor	Pyllëzim në tyrracy dhe në zona kodrinore	€ 3,200,000	€ 640,000	€ 640,000	€ 640,000	€ 640,000	€ 640,000													
			Ngritja e barrierave të sedimenteve për të kapur mbetjet e ngurta, për të pakësuar largimin e ujit dhe për mirësiuar rrjetin e kullimit në kodra	€ 50,000,000																		
			Përshtatje e rezervuareve për të mbledhur ujin e shiut	€ 50,000,000				€ 7,142,857	€ 7,142,857	€ 7,142,857	€ 7,142,857	€ 7,142,857	€ 7,142,857	€ 7,142,857	€ 7,142,857	€ 7,142,857						
			Transformimi i rezervuareve të tharë në basene ujëmbledhëse	€ 50,000,000				€ 25,000,000	€ 25,000,000													
Parandalim i përmblyetjeve - Hapësirë për ujin dhe sedimentet	Ujor	Ishëm lum i gërryer (Shtat lumor i gërryer) - segmenti Domje / Gjeç-Fushë	Rekuperim i terracave të braktisura (shpyllëzim, rimodelim dhe rrjet kullimi)	€ 4,000,000						€ 800,000	€ 800,000	€ 800,000	€ 800,000	€ 800,000								
				€ 30,000,000												€ 10,000,000	€ 10,000,000	€ 10,000,000	€ 10,000,000	€ 10,000,000		
O11S1 Rehabilitimi i sistemit bujqësor	Promovim i ripërdorimit të terracave kodrinore	Bujqësor	Kultivimi i ullinjve me cilësi të lartë në toka minimalisht prej 10 ha	Jo e aplikueshme																		
			Kultivimi i vreshtave me cilësi të lartë në toka minimalisht prej 10 ha	Jo e aplikueshme																		
			Kultivimi i pemishteve me cilësi të lartë në toka minimalisht prej 10 ha	Jo e aplikueshme																		
	Promovim i kooperativave	Bujqësor	Ngritja e kooperativave në kodra dhe fusha për kultivimin e drithërave, grurit dhe foragjerëve, perimeve vendase/të ngronja, vreshtave dhe pemishteve në minimalisht 10 ha dhe agronutzimi	Jo e aplikueshme																		
				Jo e aplikueshme																		
	Përkrahje e përfshirjes së fermerëve në sektorin bujqësor lokal	Bujqësor	Ngritja e shërbimeve bujqësore në nivel privat ose kooperativ për përpunimin e prodhimeve bujqësore	Jo e aplikueshme																		
				Jo e aplikueshme																		
	Përkrahje e ndërtimit të objekteve të shërbimit për bujqësinë	Bujqësor	Sigurimi i një rrjeti të balancuar e të përhapur të mullinjve të vajit dhe katinave nëpër kodra për mbledhje, përpunim, depozitim dhe shpërndarje	Jo e aplikueshme																		
Sigurimi i një rrjeti të balancuar e të përhapur të magazinave dhe kullave të silosit nëpër fusha për mbledhje, përpunim, depozitim dhe shpërndarje			Jo e aplikueshme																			
Sigurimi i një rrjeti të balancuar e të përhapur të magazinave, kullave të silosit dhe depozitave të ftohta nëpër kodra për mbledhje, përpunim, depozitim dhe shpërndarje			Jo e aplikueshme																			
Rehabilitim i sistemit të vaditjes dhe kullimit	Ujor	Rehabilitim i rrjetit të kullimit dhe vaditjes sipërfaqësore në zonat prioritare për kultivim me cilësi të lartë	Jo e aplikueshme																			
Promovim i tregëtimit direkt të prodhimeve ushqimore lokale	Urban	Ndërtimi i tregjeve për shitjen e prodhimeve lokale	Jo e aplikueshme																			
O11S2 Përkrahje e vetë-mjaftueshmërisë së ushqimit	Përfshirje e vetë-mjaftueshmërisë së ushqimit	Bujqësor	Përfundim i identitetit të strukturës hibride urbane duke përkrahur përfshirjen e kullimit të rrethave	Jo e aplikueshme																		
			Nëzja e një procesi të mbushjes urbane	Jo e aplikueshme																		
O12S1 Ngritja e infrastrukturës kolektive për Parkun territorial	Pajisja e parkut me shërbime të lehta	Ujor	Shtim i aktiviteve çlodhëse, vendsodtjeve	E padisponueshme																		
			Rruajtje e rezervuarëve natural rekreativ (me pajisje të lehta)	E padisponueshme																		
	Shtimi i aksesit në park	Infrastrukturor	Përkufizim i rrugës kodrinore	E padisponueshme																		
			Hartëzim dhe ruajtje e rrjetit të shigjeve për lëvizshmërinë e butë	E padisponueshme																		
			Sistemi i shigjeve	E padisponueshme																		
Përcaktimi i shtegut dytësor kodrinor	E padisponueshme																					



**13 RAPORTI PËR KAPACITETET INSTITUCIONALE**







### 13.1 Nevoja për ngritjen e kapaciteteve institucionale

(referuar Strategjisë Kombëtare Ndërsektoriale për Decentralizimin dhe Qeverisjen Vendore 2014-2020)

Në kuadër të reformës së decentralizimit, përgjegjësitë e qeverive vendore janë bërë gjithnjë e më të rëndësishme dhe të shumëllojshme. Me gjithë përparimin e bërë gjatë dekadës së fundit, sigurimi me efikasitet dhe përgjegjshmëri i shërbimeve cilësore publike në nivel vendor po përballet ende me sfida të konsiderueshme në aspektin e kapaciteteve të burimeve institucionale dhe njerëzore.

Statusi civil i zyrtarëve publikë vendorë mbetet ende i dobët, ndryshe nga statusi i zyrtarëve publikë në nivel qendror. Ndryshimet e pushtetit politik pas çdo procesi zgjedhor vendor ka, si pasojë, ndërrimin në nivel të konsiderueshëm të stafit duke e bërë kështu të vështirë ngritjen e kapaciteteve në planin afatgjatë. Ligji i ri për Shërbimin Civil i miratuar nga Parlamenti në vitin 2013 e shtrin fushën e tij të zbatimit edhe tek administrata vendore. Kapacitetet e burimeve njerëzore janë përmirësuar gjatë viteve të fundit, por mbeten ende problematike. Ka mungesë të statistikave të besueshme mbi personelin e punësuar nga njësitë e qeverisjes vendore. Kapacitetet e njërive të menaxhimit të burimeve njerëzore janë të dobëta. Roli udhëheqës dhe bashkërendues i Departamentit të Administratës Publike (DAP) në lidhje me administratën vendore ka qenë i dobët, për shkak të numrit të madh të NJQV, të cilat e bëjnë të vështirë në praktikë veprimtarinë e stafit të kufizuar të DAP të hyjë në kontakt, të udhëzojë dhe monitorojë çdo NJQV.

Disa vlerësime konfirmojnë një mungesë serioze të kapaciteteve institucionale në njësitë e qeverisjes vendore. Stafi më i kualifikuar është i përqendruar kryesisht në nivel qendror, ndërsa zonat e largëta janë shumë të dobëta. Kapaciteti i kufizuar për të hartuar dhe zbatuar strategji të integruara të zhvillimit vendor dhe planeve të zhvillimit territorial, për hartimin e programit buxhetor afatmesëm vendor, aftësia për të trajtuar kompleksitetin rregullator dhe qëndrueshmërinë e strukturave të trajnimit kanë qenë disa nga sfidat kryesore për funksionimin e administratës së qeverisjes vendore. Kapacitetet e duhura për fusha të ndryshme si menaxhimi i financave publike, statistikat, qeverisja e territorit, prona, mjedisi, etj., janë të pamjaftueshme ose mungojnë krejtësisht në njësitë e vogla vendore. Në vitin 2006 ITAP ngriti një njësi për koordinimin e trajnimit për zyrtarët e qeverisë vendore. ITAP ka realizuar disa trajnime për njësitë e qeverisjes vendore në aspekte të ndryshme të menaxhimit të burimeve njerëzore dhe për zbatimin e funksioneve përmes projekteve të financuara nga donatorë.

Sipas *Strategjisë Kombëtare Ndërsektoriale për Decentralizimin dhe Qeverisjen Vendore 2014-2020*, fuqizimi i administratës vendore është një objektivi kryesor në suksesin e një sërë reformave si ajo territoriale, ajo e decentralizimit të administratës publike



në nivel vendor etj. Veçanërisht sfida e zbatimit të planeve të përgjithshëm vendorë parashtron nevojën për një administratë publike vendore jo-burokrate, profesionale dhe transparente, politikisht të paanshme, të aftë për t'iu përgjigjur pritshmërive të biznesit dhe komunitetit për shërbimet publike, e gatshme për t'iu përgjigjur sfidave të integritit evropian të vendit dhe thithjes së fondeve të BE, në respekt të plotë të standardeve. Ashtu siç është siguruar edhe nga politikat e shpallura të qeverisë qendrore, fokusi i reformës së administratës publike në nivel qeverisje vendore do të jetë:

- Krijimi i një shërbimi civil lokal, profesional dhe të qëndrueshëm;
- Përgatitja për një sistem konkurrues të pagave për NJQV-së;
- Rritja e kapaciteteve të NjQV-së duke zbatuar një sistem modern dhe specifik të trajnimit

Strukturat e bashkive të reja po rishikohen në mënyrë që të përshtaten me ndryshimet e reja, për të siguruar koherencë të mirë mes politikave të hartuara dhe të zbatuara në nivel vendor. Përveç kësaj, po rishikohet funksionet mes njësive të dekoncentruara dhe qeverisjes rajonale e vendore, në mënyrë që të eliminohen mbivendosjet dhe për të rritur përgjegjshmërinë.

Ligji për Shërbimin Civil i shtrirë edhe në njësitë e reja, nën asistencën intensive të Departamentit të Administratës Publike, dhe duke u mbështetur nga një program i gjerë ndihme teknike për zbatimin e tij, do të mundësojë ndryshime pozitive. Legjislacioni sekondar i Ligjit për Shërbimin Civil, në lidhje me dispozitat e veçanta për NJQV do të vlerësohet periodikisht në bazë të përvojës së fituar gjatë fazës së parë të zbatimit të tij në nivel lokal dhe për t'ia përshtatur në përputhje me rrethanat, me qëllim mundësimin e zbatimit e duhur të tij në nivelin lokal.

Në çdo NjQV të re do të krijohet Baza e të dhënave për Menaxhimin e Burimeve Njerëzore, si pjesë e Sistemit të Informacionit të Menaxhimit të Burimeve Njerëzore (SIMBNJ). SIMBNJ do të lidhet me Sistemin Informativ Financiar të Qeverisë (The-sarin) në kuadër të ndërveprimit të bazave të të dhënave të qeverisë, duke siguruar një menaxhim më efektiv të sistemit të financave publike në fushën e pagave në nivel vendor.

Krijimi i bashkive të reja të një madhësie të caktuar do të ofrojë parakushtet financiare për të zbatuar një sistem konkurrues të pagave, në gjendje për të tërhequr dhe mbajtur stafin profesional në bashkitë e reja. Do të shqyrtohet mundësia për rritjen autonomisë së këshillave të zgjedhura për të përcaktuar shtesat e pagave për pozicion, duke zëvendësuar kriteret statike të kufijve të sipërme/ulët dhe numrit të popullsisë me treguesit e performancës dinamike<sup>1</sup>. Do të përgatitet dhe zbatohet plotësisht legjislacioni i shërbimit civil në lidhje me vlerësimin e punës dhe klasifikimin e vendeve të punës e sistemin e pagave në qeverisjen lokale, në përputhje me Ligjin e Shërbimit Civil.

<sup>1</sup> Për shembull nivelin e shpenzimeve personale apo shpenzimet e pagave si pjesë e të ardhurave të veta të NjQV, apo të ngjashme.



Kapacitetet e njësive të Menaxhimit të Burimeve Njerëzore (MBNJ) do të forcohen në mënyrë që të sigurohet një zbatim i drejtë i ligjit të ri për shërbimin civil, përfshirë rekrutimin dhe sistemin e vlerësimit të performancë. Do të realizohet përgatitja e manualeve dhe Udhëzimet për vlerësimin e punës dhe sistemin e klasifikimit, i dedikuar për të NjQV-së si dhe trajnimi i veçantë i zyrtarëve të përfshirë në sistemin e vlerësimit të punës dhe të klasifikimit të punës. Ndryshimet në legjislacionin sekondar do të synojnë sigurimin e përfshirjes së klasifikimit përfundimtar të pozicioneve, si pjesë e procesit të miratimit të organizimit dhe strukturës së administratës nën kompetencë të kryetarit të bashkisë.

Performanca e kërkuar dhe kapaciteti adekuat i administratës vendore do të arrihen përmes promovimit të të mësuarit të vazhdueshëm dhe trajnimeve afatshkurtër dhe afatgjatë. Në bazë të vlerësimit të nevojave do të zhvillohet një strategji e re Kombëtare Afatmesme për Trajnimin e NJQV për mbështetjen e NJQV të reja. Qeveria do të hyjë në dialog me partnerët e zhvillimit për të mbështetur financimin e zbatimit të Strategjisë Kombëtare Afatmesme për Trajnimin e NJQV. Do të synohet krijimi i një sistemi profesional dhe transparent trajnimi që do të sigurojë prioritizimin dhe integrimin e nevojave për trajnim të NJQV në programin e SHAP dhe kalendarin vjetor, përfshirë futjen e kalendarëve vjetorë të trajnimit të dedikuar për NJQV.

Ofrimi i trajnimit të detyrueshëm për gjithë punonjësit e rinj apo për të gjithë stafin e përzgjedhur rishitas në përputhje me procedurat e reja nga SHAP, do të kthehet në një sistem detyrues që do të monitorohet gjithashtu nga Komisionerët e Komisionit të Shërbimit Civil. Rëndësi e veçantë do ti kushtohet zhvillimit dhe ofrimit të një fushate trajnimi me qëllim mbështetjen e performancës së funksioneve të reja të transferuara NjQV. Gjithashtu, në kuadër të procesit të ardhshëm të integritit evropian, ngritja e kapaciteteve të stafeve të NjQV në drejtim të kuptimit të politikave lokale që ndërliohen me procesin e integritit dhe thithjes së fondeve të BE-së si dhe rritjes së aksesit në programet e ndryshme të ofruara nga instrumentet e ndryshme të financimit si IPA, si bashkëpunimi ndërkufitar etj dhe programet e tjera komunitare do ti kushtohet një vëmendje e veçantë.

#### *Mbi nevojën për përmirësimin dhe rritjen e kapaciteteve institucionale të Bashkisë Vorë*

Reforma territoriale e ka vendosur Bashkinë e Vorës në një status krejt të ndryshëm përse i takon hapësirës gjeografike – administrative në juridiksion e si rrjedhojë problematikave dhe kompleksitetit të tyre. Vetëm fakti që bashkia e Vorës ka tashmë në përgjegjësinë e vet edhe zona me përdorime specifike si ato të trashëgimisë historike, zonat ekonomike etj., është një sfidë e konsiderueshme për punën e përditshme të këtij institucioni.

Si rrjedhojë, këto ndryshime të mëdha dhe nevojat tepër të ndryshme të qytetarëve dhe të territorit në zhvillim, kërkojnë ngritjen e kapaciteteve institucionale në të tjera



nivele, për të përballuar me sukses realizimin e këtij Plani të Përgjithshëm Vendor.

Gjatë procesit të punës për hartimin e Plani të Përgjithshëm Vendor, analiza e kujdesshme e kryer mbi aspektet institucionale të Bashkisë Vorë nxori në pah një sërë çështjesh kryesisht të lidhura me mangësi. Për këtë, një sërë sugjerimesh dhe rekomandimesh janë hartuar dhe renditur në vijim. Këto rekomandime prekin si zbatimin e planit vendor, ashtu dhe ngritjen/përmirësimin e kapaciteteve institucionale të domosdoshme për hartimin e *Planeve Sektoriale* apo *Planeve të Detajuar Vendore*. Më hollësisht, analiza mbi gjendjen institucionale të bashkisë së Vorës arriti të dallojë si përparësi të rëndësishme:

- Pozicionin e favorshëm strategjik si për të përfituar fonde.
- Përvojën institucionale të krijuar në vitet e fundit;
- Afirmimin si qëndër rajonale në ofrimin e shërbimeve;
- Kapacitetet njerëzore të pasuruar nga afërsia me Tiranën dhe Durrësin;



ndërsa mes kufizimeve, më të rëndësishmet renditen:

- Mangësitë e theksuara në shërbime në pjesët e reja të territorit, i cili është disa herë më i madh nga ai i që bashkia e vjetër e Vorës administronte para reformës;
- Mungesa e kapaciteteve të specializuara dhe ekspertizës në zonat rurale;
- Mungesa e përvojës institucionale në trajtimin e çështjeve specifike të zhvillimit;
- Mungesat në të dhënat dhe informacionin mbi territorin e ri;
- Shkalla e ulët e ndërgjegjësimit ndaj detyrimeve publike;
- Mungesat në bazën materiale të domosdoshme për performance efikase të institucionit si PC, Printer, Software, etj. në njësitë administrative;
- Mungesa e kapaciteteve të specializuara në hartimin e planeve të menaxhimit, planeve të detajuara vendore;

Bazuar mbi gjendjen që paraqitet aktualisht, gjykohet se problemet më të hasura dhe që kërkojnë zgjidhje nëpërmjet rritjes së kapaciteteve institucionale dhe përmirësimit të shërbimeve ndaj publikut janë:

- Pabarazi në ofrimin e shërbimeve/menaxhim i dobët larg qendres;
- Vështirësi në ngritjen e kapaciteteve lokale në zonat periferike;





- Veshtiresi ne menaxhim/zhvillim i ngadaltë;
- Paaftesia për të ofruar shërbime cilësore/mbulimi vetëm i kostove administrati-ve;
- Pabarazi në zhvillimin rajonal krahasuar me vendet fqinje;

Së fundmi, nga analiza mbi gjendjen e kapaciteteve institucionale në bashkinë e Vorës, mund të renditen si mundësi:

- Menaxhimi i integruar i territorit;
- Efikasiteti që sjell mbështjettja në Planin e Përgjithshëm Vendor sidomos në lidhje me dallimin e prioriteteve;
- Digjitalizimi i disa shërbimeve dhe ofrimi i kryerjes së tyre në distance (*online*);

Në këtë kuadër lypset të ndërmerren masat e mëposhtme:

#### Plotësimi i databazës së informacionit

- Gjatë hartimit të planit të përgjithshëm vendor të bashkisë Vorë është krijuar një bazë e mirë informacioni, të cilën, bashkia duhet ta mirëmbajë, ta përdorë me efikasitet dhe ta plotësojë në mënyrë vazhdueshme;
- Të krijohet një zyrë e mirëfilltë e statistikave vendore që duhet të grumbullojë të dhëna statistikore bazuar në treguesit e propozuar në plan si dhe për nevoja të tjera lokale;
- Të plotëohet databaza e informacionit dhe inventarizimit të pyjeve, kullotave, tokave bujqësore që përfshihen në territorin e bashkisë Vorë;
- Të kryhet inventarizimi dhe krijimi i një databaze të mirë informacioni në lidhje me zhvillimin ekonomik;
- Të plotësohet baza materiale e vetë bashkisë si dhe e njësive administrative me pajisje e domosdoshme si PC, Printer, software të nevojshëm si Autocad, GIS, etj.

Organizimi i trajnimeve të vazhduara dhe plotësuese të stafit të bashkisë në fushat më prioritare si më poshtë:

- Planifikim dhe Menaxhim Territori;



- Hartim politikash zhvillimi
  - Përdorimi i instrumentave të drejtimit të zhvillimit
  - Përdorim i GIS dhe Regjistrit të Territorit
  - Menaxhim Projektesh
  - Rregulla të përdorimit të tokës
- Trajtim i çështjeve sociale (duke përfshirë aspekte të barazisë gjinore, grupeve të marginalizuara, emigracionit, moshës së tretë, konfliktit mbi pronën, etj.)
    - Trajnime për trajtimin e rasteve të dhunës në familje;
    - Trajnime për trajtimin e grave të dhunuara;
    - Trajnime për këshillimin e të rinjve;
    - Trajnime për strehimin social;
    - Trajnime për trajtimin e grupeve të marginalizuara të popullsisë;
    - Trajnime për këshillimin mbi konfliktet e pronës;



- Zhvillim Rural dhe Menaxhim Pyjesh;
- Menaxhim të pasurive ujore (lumenj, rezervuarë etj.)
- Turizëm dhe guida turistike;
- Menaxhim i rreziqeve natyrore;
- Menaxhim të pasurive historike e kulturore;
- Transport (publik) dhe lëvizshmëri e butë;



*Përfshirja e gjerë e qytetarëve në qeverisje vendore / transparenca*

Bashkia e Vorës synon të rrisë transparencën ndaj publikut dhe të përmirësojë shërbimet duke modernizuar dhe digjitalizuar një sërë shërbimesh të cilat lidhen me Bashkinë. Në këtë kontekst do të ofrohen shërbime elektronike për bizneset me anë të të cilave mund të kryhen veprimet për shlyerjen e detyrimeve. Po kështu, me të njëjtën logjikë më pas do të digjitalizohet edhe shërbimi për qytetarin duke u bazuar në një portal të vetëm në të cilin mund të merren informacion si dhe të përftohen shërbime apo kryhen veprime të ndryshme. Portali do të jetë i përdorshëm si nga “telefonat e lëvizshëm inteligjent” ashtu dhe në uebsajt.

Gjithashtu do të krijohen programe të cilat synojnë përfshirjen e qytetarit në hartimin e projekteve komunitare. Do të krijohen mundësi ku qytetarët të shprehin opinionin e tyre dhe dëshirën për hartimin e projekteve të cilat janë të nevojshme për zhvillimin e qëndrueshëm të Bashkisë.

Në planin afatgjatë, në vizionin e bashkisë, pas ngritjes së kapaciteteve qëndrat me një ndalesë do të luajnë dhe rolin e katalizatorit përsa i përket planifikimit dhe zhvillimit të territorit. Në bashkëpunim me përfaqësitë komunitare do të ngrihen kapacitetet që të arrijnë të zhvillojnë projekte dhe më pas të zbatojnë ato.

#### *Bashkëpunimi Rajonal*

E ndodhur në pozitë gjeografike tepër të favorshme, në raport me rajonin dhe me të gjithë territorin e vendit, Bashkia e Vorës do të duhet të synojë ngritjen e strukturave për bashkëpunimin ndërkufitar midis bashkisë Vorë dhe bashkive të tjera të vendit si e Tiranës, Shijakut, Krujës, Kamzës, Durrësit. Gjithashtu, bashkia e Vorës do të duhet të zgjerojë spektrin e bashkëpunimit edhe jashtë vendit, mundësisht me organizma të ngjajshëm vendorë që mund të ofrojnë mbështetje teknike, këshilluese dhe logjistike.

#### **13.2 Marrëveshjet e zbatimit, procedurat dhe struktura e personelit të nevojshëm për zbatim**

Në kuadër të zbatimit të Planit të Përgjithshëm Vendor të Bashkisë Vorë është i domosdoshëm angazhimi i një sërë sektorësh/ departamentesh në vënien me sukses të praktikë të tij, duke qënë se planifikimi është një proces i vazhdueshëm dhe jo vetëm një koncept urbanistik.

Në këtë kontekst përfshirja e drejtpërdrejtë dhe marrja e përgjegjësive institucionale gjykohet tepër thelbësore veçanërisht për sektorët:

- *Juridik dhe e atë të Prokurimeve Publike*, të cilët mbështesin drejtorinë e planifikimit të territorit dhe zhvillimit urban duke ofruar konsulencën e nevojshme ligjore në zbatimin e planit si dhe në plotësimin e dokumenteve të rregullores së planit apo të vendimeve/udhëzimeve në funksion të zbatimit të PPV sipas rastit dhe nevojave lokale të cilat mund të parashtrihen pas miratimit të planit. Gjithashtu, këto hallka duhet të mbajnë të përditësuar drejtorinë e planifikimit të territorit në lidhje me ndryshimet e mundshme ligjore të cilat mund të ndodhin pas miratimit të planit në mënyrë që PPV të përditësohet rast pas rasti sipas nevojës.
- *E Shërbimeve Sociale, CPU dhe Strehimit*, që zbatojnë politikat përkatëse për strehimin dhe monitoron ecueshëmminë në lidhje me strehimin social. Gjithashtu, në kuadër të zbatimit të planit, është e nevojshme krijimi i një databaze hapësinore në lidhjet me kërkesat për strehim si dhe përgjigjes së tyre. Është përgjegjëse për ndjekjen e zbatimit të projekteve në fushën e strehimit në bashkëpunim me drejtorinë e planifikimit të territorit. Kjo drejtori duhet të përgatisë në mënyrë periodike raportin e monitorimit të situatës së strehimit.



- *E Ndhmës Ekonomike*, përgatit në mënyrë periodike raportin e monitorimit të situatës së ndihmës ekonomike. Është përgjegjës për zbatimin e programeve për ndihmën ekonomike.
- *E Studimeve, Planifikimit, Koordinimit dhe Monitorimit të Investimeve*, është drejtpërdrejt i lidhur me koordinimin e investimeve të parashikuar në planin e veprimit të Strategjisë Territoriale si dhe parashikimet për investime të planifikuara në PPV. Koordinon dhe monitoron me drejtorinë e planifikimit të territorit ecueshmërinë e zbatimit të investimeve. Përgatit raportin përfundimtar të monitorimit në lidhje me ecurinë e investimeve si dhe jep rekomandime për ndryshimet përkatëse në PPV.

- *E Kontrollit të Zhvillimit të Territorit*: Hallka më e rëndësishme në procesin e monitorimit të zbatimit të Planit të Përgjithshëm Vendor. Në bashkëpunim me Drejtorinë e Planifikimit të Territorit hartojnë raportin vjetor të monitorimit të zbatimit të planit dhe japin rekomandime për ndryshime nëse është e nevojshme.



*E Mjedisit, Pyjeve dhe Menaxhimit të Ujërave* Monitoron situatën mjedisore dhe menaxhon pyjet e ujërat. Harton plane menaxhimi për pyjet në kuadër të planifikimit sektorial vendor. Çdo vit përgatit raportin e monitorimit të PPV në lidhje me çështjet mjedisore dhe ofron rekomandimet përkatëse për përshtatjen me situatë të reja. Është përgjegjëse për zbatimin e masave në mjedis të parashikuara në PPV dhe për monitorimin e drejtpërdrejtë të rezultateve të tyre.

- *E Shërbimeve dhe Infrastrukturës*, që është përgjegjëse për zbatimin e planit të ndërhyrjeve infrastrukturore sipas masave të parashtruara në PPV dhe në Strategji. Në kushte të caktuara mund të marrë nismën për hartimin e planeve sektoriale ose për plotësimin e rregulloreve përkatëse me nene shtesë në përgjigje të nevojave lokale.
- *E Analizës dhe Programimit Buxhetor*, që është monitoruese e programit buxhetor dhe sigurohet që parashikimet e PPV reflektohen në PBA. Monitoron situatën e buxhetit dhe çdo vit paraqit raportin për buxhetin ku ofrohen dhe rekomandimet përkatëse për zbatimin e planit.
- *E të Ardhurave*, e cila onitoron të ardhurat të cilat gjenerohen nga bashkia dhe si të ardhurat të cilat vijnë drejtpërdrejtë nga parashikimet dhe zbatimi i PPV. Në fund ofron rekomandimet përkatëse dhe ndryshimet e nevojshme në PPV.



*E Teknologjisë dhe Sistemeve të Informacionit* që mbështet sektorët e tjerë në zbatim të PPV duke ofruar ekspertizë teknike. Ndhmon në përgatitjen e termave të referencës për softëare të ndryshëm dhe në zbatimin e programit të qeverisjes elektronike. Çdo vit, harton një raport monitorimi mbi zyrën e

integruar me një ndalesë.

- *E Burimeve Njerëzore dhe Shërbimeve Mbështetëse*, që mbështet drejtoritë e tjera në zbatimin e PPV duke ofruar asistencë në zhvillimin e prokurimeve si dhe me anë të shërbimeve të tjera mbështetëse sipas nevojës.
- *E Planifikimit Strategjik dhe Përmirësimit të Klimës së Biznesit*, që është përgjegjës për monitorimin e zhvillimit ekonomik në territorin e bashkisë. Jep rekomandimet përkatëse për politikën ekonomike të cilat bashkia duhet të ndjekë në bazë vjetore si dhe ndryshime të cilat mund të jenë të nevojshme në strategjinë territoriale. Mund të marrë nismën për hartimin e një plani sektorial vendor për zhvillimin ekonomik.
- *E Turizmit*, i cili merret drejtpërdrejtë me zbatimin e programeve për zhvillimin e turizmit. Mund të hartojë një plan sektorial vendor për turizmin për të fuqizuar dhe detajuar më shumë sektorin. Monitoron situatën e zhvillimit të turizmit në Bashkinë Vorë dhe çdo vit përgatit një raport monitorimi.
- *E Zhvillimit Rural dhe Bujqësisë* Merret drejtpërdrejtë me zbatimin e programeve për zhvillimin rural dhe bujqësinë. Mund të hartojë një plan sektorial vendor për zhvillimin për të fuqizuar dhe detajuar më shumë sektorin. Monitoron situatën e zhvillimit të rural në Bashkinë Vorë dhe çdo vit përgatit një raport monitorimi.
- *E Planifikimit të Territorit* kontrollon drejtpërdrejtë zbatimin e PPV për Bashkinë Vorë. Shërben si koordinues edhe për sektorët e tjerë. Detajon PDV sipas rastit apo dhe njësitë strukturore. Monitoron zbatimin e planit dhe në fund të çdo viti përgatit një raport vlerësimi ku ofron dhe rekomandimet përkatëse për PPV.
- *Institucionet në varësi të bashkisë Vorë* Secili institucion në varësi të bashkisë Vorë koordinon me drejtorinë e planifikimit të territorit të Bashkisë zbatimin e PPV si dhe të programeve përkatës. Çdo vit, drejtoritë hartojnë raportet përkatëse të monitorimit të cilat i paraqiten bashkisë Vorë së bashku me rekomandimet specifike dhe konkrete.
- *Njësitë administrative* Koordinojnë me drejtoritë e planifikimit dhe kontrollit të territorit zbatimin e planit dhe monitorimin e tij. NjV-të ofrojnë shërbime këshilluese ndaj qytetarit.





### *Për ngritjen e këshillit teknik për shqyrtimin e kërkesave për leje ndërtimi*

Kryetari i Bashkisë Vorë ngre, me urdhër, grupin përbërës për shqyrtimin dhe këshillin teknik për lejet e ndërtimit. Grupi i ngritur me urdhër të kryetarit shqyrton dokumentacionin si dhe përgatit me shkrim raportin teknik së bashku me rekomandimet dhe vërejtjet përkatëse për kryetarin e bashkisë. Grupi duhet të përbëhet të paktën nga:

- Përfaqësues i drejtorisë Juridike (-- përfaqësues)
- Përfaqësues i drejtorisë së planifikimit të territorit (-- përfaqësues- njëri prej tyre kryetar i grupit të punës)
- Përfaqësues i drejtorisë së kontrollit të territorit (-- përfaqësues)
- Përfaqësues i drejtorisë së mjedisit (-- përfaqësues)
- Përfaqësues i drejtorisë së shërbimeve dhe infrastrukturës (-- përfaqësues)
- Përfaqësues nga rajoni (për njësinë administrative Vorë) ose përfaqësues nga njësia administrative ku aplikohet leja

Grupi i punës mund të mbledhet në mënyrë periodike për shqyrtimin e kërkesave për leje në mënyrë që të respektohen afatet ligjore përkatëse. Gjithashtu, për koordinimin e grupit të punës përdoret sistemi elektronik i lejeve.

### *Marrëveshje për zbatimin e PPV*

Në kuadër të zbatimit të PPV bashkia Vorë duhet të hartojë një sërë marrëveshjesh bashkëpunimi me institucione të ndryshme qeveritare si dhe me partnerë të tjerë lokale apo edhe me komunitetet. Një sërë marrëveshjesh ndërliken me:

- Marrëveshje në fushën e zhvillimit ekonomik, turizmit dhe zhvillimit rural
- Marrëveshje në fushën e mobilitetit urban
- Marrëveshje në fushën e mjedisit
- Marrëveshje me institucione akademike dhe profesionale për ngritjen e kapaciteteve vendore në fushën e planifikimit dhe menaxhimit të territorit
- Marrëveshje me MZHU/AKPT për mbështetje në zbatimin e PPV
- Marrëveshje në fushën e bashkëpunimit ndërkufitar/ rajonal

Gjithashtu, sugjerohet përcaktimi i një *PIU (Project Implementation Unit)* i cili mund të jetë me financim të bashkisë ose në marrëveshje me donatorë të ndryshëm për të



koordinuar punën në zbatimin e planit gjatë vitit të parë të zbatimit. PIU gjithashtu do të shërbejë edhe në ngritjen e strukturave dhe kapaciteteve vendore për zbatimin e PPV.

Marrëveshjet e ngritura në kuadër të zbatimit të PPV mund të kenë si fokus disa çështje të ndryshme si:

- marrëveshje për zbatim projektsh të përbashkëta,
- marrëveshje për monitorimin e situatës ekzistuese dhe plotësimin e databazës së të dhënave,
- marrëveshje për hartimin e planeve sektoriale vendore,
- marrëveshje për menaxhimin e hapësirave publike,
- ndërgjegjësimin e publikut
- ngritjen e kapaciteteve vendore
- monitorim të situatës mjedisore

Në këtë kontekst, janë identifikuar një sërë aktorësh të ndryshëm me të cilët bashkia Vorë mund të lidhë marrëveshje të reja ose të zgjerojë ato ekzistuese përsa i përket zbatimit të PPV:

- Fakulteti i Arkitekturës dhe Urbanistikës, UPT
- Grupi Dogma+Latitude+Milan Ingegneria+Studio B&L
- EU Delegation
- FZSHH/ FZHR
- PLGP/USAID
- SIDA
- ADA
- Bashkia e Tiranës;
- Bashkia e Krujës;
- Bashkia e Durrësit;
- Bashkia e Shijakut;



- Bashkia e Kamzës;
- Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit;
- Ministria e Zhvillimit Urban;
- Ministria e Ekonomisë;
- Ministria e Mjedisit;
- Ministria e Bujqësisë, Zhvillimit Rural dhe Administrimit të Ujërave;
- Ministria e Transportit;
- Ministria e Kulturës
- Dhoma e Tregtisë Vorë
- Komuniteti Musliman;
- Komuniteti Katolik;
- Komuniteti Orthodhoks;



Gjithashtu, sugjerohet lidhja e marrëveshjeve edhe me shoqërinë civile dhe me shoqatat e ndryshme të cilat operojnë në Vorë.

### 13.3 Vlerësimi i nevojave për personel dhe hapësira

Në njësitë administrative qëndër Vorë (Bashkia Vorë), vlerësohet se situata për hapësira pune është e mjaftueshme dhe në një gjendje të pranueshme. Ndërkohë, përsa i përket njësitë administrative parashikohen disa ndërhyrje jo në zgjerimin e ambjentëve sesa në rregullimin dhe rikonstruksionin e tyre. Gjithashtu, është e nevojshme që edhe mjediset e NJA-ve të Vorës ti përshtaten një kërkesave të reja.

- Nevojat për mjedise fizike dhe buxheti mbulues;
- Nevojat për pajisje zyre dhe buxheti mbulues;
- Nevojat për personel dhe buxheti mbulues;
- Nevojat për mjete logjistike dhe buxheti mbulues;

Nevoja të tjera dhe buxheti mbulues;





**BASHKIA VORË  
KRYETARI**

**URDHËR**

Nr. 21 Datë 01.02.2016

**PËR**

**" MIRATIMIN E STRUKTURËS ORGANIZATIVE TË BASHKISË VORË "**

Bazuar në Ligjin nr. 139/2015 datë 17.12.2015 " Per vetqeverisjen vendore" neni 64 gërma j, ligjit nr. 152/2013 " Për nëpunësin civil " i ndryshuar, ligji nr.7961 datë 12.07.1995 Kodi I Punës së RSH, si dhe në Vendimin e Këshillit Bashkiak nr.39 datë 24.12.2015" Mbi miratimin e numrit të punonjësve të Bashkisë Vorë dhe njësive administrative".

**URDHËROJ:**

1. Miratimin e strukturës organizative të Bashkisë së Vorës si dhe të Njësive Administrative sipas lidhjes nr.1, bashkëlidhur këtij urdhëri.
2. Numri i përgjithshëm i punonjësve të bashkisë së Vorës është 290 dhe detajohet si më poshtë:

a. Ne administratën e bashkise Vore	215 punonjës
b. Ne njësine administrative Preze	35 punonjës
c. Ne njësine administrative Bexull	40 punonjës
3. Ndarja e punonjësve në nëpunës civil dhe punonjës me kontratë është sipas lidhjes nr.2, bashkëlidhur këtij urdhëri.
4. Ngarkohen Sektori i Burimeve Njerëzore, Sektori I Financës, si dhe Administratorët e Njësive Administrative për zbatimin e këtij urdhëri.
5. Efektet financiare në paga dhe sigurime shoqërore do të përballohen nga fondi përkatës në buxhetin e vitit 2016.
6. Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë .



Fiqiri ISMAILI

KRYETAR

BASHKIA VORË

DMCEPTOI: M. SHYTRON  
ser. juridik: B. CILU  
*[Signature]*



KRYETAR  
 ZV/KRYETAR  
 SEKRETAR I PERGJITHSHEM  
 DREJTOR KABINETI  
 SPECIALIST KABINETI  
 KESHILLTAR  
 SEKRETAR KESHILLI  
 SPECIALIST SEKRETAR/ KRYETARI  
 NDIHMES SEKRETAR PERGJITHSHEM



1 Arsim I larte  
 2 Arsim I larte  
 1 Arsim I larte SH.C  
 1 Arsim I larte  
 3 Arsim I larte  
 3 Arsim I larte  
 1 Arsim I larte  
 1 Arsim I larte  
 2 Arsim I larte

**AUDITI I BRENDSHEM FINANCIAR**

1. Pergjegjes 1 Arsim I larte SH.C  
 2. Specialist 2 Arsim I larte SH.C

**DREJTORIA E PLANIFIKIMIT DHE KONTROLLIT TE ZHVILLIMIT TE TERRITORIT**

1. Drejtor 1 Arsim I larte - SH.C  
 2. Specialist planifikimi 1 Arsim I larte - SH.C  
 3. Specialist kontrolli 2 Arsim I larte - SH.C  
 4. Specialist I Urbanistikes Ligjore 1 Arsim I larte - SH.C  
 5. Specialist I administrimit te regjistrit GIS 1 Arsim I larte - SH.C

**SEKTORI I FINANCES DHE MENAXHIMIT TE BUXHETIT**

1. Pergjegjes sektori 1 Arsim I larte SH.C  
 2. Specialist buxheti 1 Arsim I larte SH.C  
 3. Specialist page 1 Arsim I larte SH.C  
 4. Specialist finance 3 Arsim I larte SH.C  
 5. Arketar 1 Arsim I larte/I mesem  
 6. Magazinier 1 Arsim I larte /mesem

**SEKTORI I BUJQESISE DHE VETERINERISE**

1. Pergjegjes Sektori 1 Arsim I larte SH.C  
 2. Specialist bujqesise 3 Arsim I larte SH.C  
 3. Inspektore veteriner 2 Arsim I larte SH.C

**SEKTORI I PRONAVE PUBLIKE DHE PYJEVE**

1. Pergjegjes sektori 1 Arsim I larte - SH.C  
 2. Specialist I pyjeve 2 Arsim I larte SH.C  
 3. Specialist I pronave publike 2 Arsim I larte SH.C

**DREJTORIA E TAKSAVE DHE TARIFAVE**

1. Drejtor 1 Arsim I larte SH.C  
 2. Pergjegjes sektori I taksave dhe tarifave 1 Arsim I larte SH.C  
 3. Specialist 1 Arsim I larte SH.C  
 4. Punonjes per mbledhjen e tarifes 3 Arsim I mesem MB  
 5. Pergjegjes sektori I Biznesit 1 Arsim I larte SH.C  
 6. Specialist 2 Arsim I larte SH.C



**DREJTORIA E ARSIMIT, KULTURES, RINISE DHE SPORTEVE**

1. Drejtor	1 Arsim I larte SH.C
2. Specialiste Arsimi dhe te Kultures	2 Arsim I larte SH.C
3. Specialist te rinise dhe sporteve	2 Arsim I larte SH.C

**DREJTORIA E POLITIKAVE SOCIALE**

1. Drejtor	1 Arsim I larte SH.C
2. Specialist (administrator)	2 Arsim I larte SH.C
3. Nepunes vendor per barazine gjinore	2 Arsim I larte

**SEKTORI JURIDIK dhe I TEKNOLOGJISE DHE INOVACIONIT**

1. Pergjegjes sektori	1 Arsim I larte SH.C
2. Specialist /jurist	2 Arsim I larte SH.C
3. Specialist IT	2 Arsim I larte SH.C

**DREJTORIA E BURIMEVE NJEREZORE DHE MAREDHENIEVE ME PUBLIKUN**

1. Drejtor	1 Arsim I larte SH.C
2. Pergjegjes sektori I Maredhenieve me Publikun	1 Arsim I larte SH.C
3. Specialist Informimi	2 Arsim I larte SH.C
4. Specialiste te Burimeve Njerezore	2 Arsim I larte SH.C
5. Arkiva	1 Arsim I larte SH.C
6. Shofer	2 Arsim I mesem
7. Sanitare	2 Arsim I mesem

**POLICIA BASHKIAKE**

1. Inspektor	1 Arsim I larte
2. Polic bashkiak	3 Arsim I larte /mesem

**DREJTORI PER MBROJTJEN NGA ZIARRI DHE PER SHPETIMIN**

1. Drejtor	1 Arsim I larte
2. Specialist	4 Arsim I larte

**Sektori I Emergjencave Civile**

1. Pergjegjes sektori	1 Arsim I larte SH.C
2. Specialist	4 Arsim I larte SH.C

**INSPEKTORATI MBROJTES SE TERRITORIT**

1. Kryeinspektori	1 Arsim I larte
2. Inspektori	6 Arsim I larte

*[Handwritten signature]*





**SEKTORI I PUNEVE DHE SHERBIMEVE PUBLIKE**

- |                       |                      |
|-----------------------|----------------------|
| 1. Pergjegjes sektori | 1 Arsim I larte SH.C |
| 2. Specialist         | 2 Arsim I larte SH.C |

PUNONJES SHERBIMI NE SHKOLLA TERRENE SPORTIVE INSTITUCIONE TE KULTIT QENDRA SOCIALE - 14	BRIGADA E SHERBIM MIRMBAJTJES	
	1. Brigadier	2
	2. Specialist	6
	3. Specialist elekticist	3
	4. Specialist per K.U Z	3
	5. Specialist Shofer	3
	6. Punetor	15

Total 46
----------

**SEKTORI I UJESJELLESIT**

- |                       |                      |
|-----------------------|----------------------|
| 4. Pergjegjes Sektori | 1 Arsim I larte SH.C |
| 5. Specialist         | 2 Arsim I larte SH.C |

BRIGADA E UJESJELLESIT	
1. Brigadier	1
2. Specialist hidraulik	7
3. Manovrues	4
4. Faturues	2
5. Punetor	2

Total	15
-------	----

**ZYRA E GJENDJES CIVILE**

- |                                |                 |
|--------------------------------|-----------------|
| 1. Pergjegjes                  | 1 Arsim I larte |
| 2. Nepunes                     | 1 Arsim I larte |
| Nderlidhes koordinatore        | 3               |
| Punonjes Specialist Te Fushave | 20              |
| Punonjes me kontrate           | 24              |

Figjiri ISMAILI

KRYETAR



• **STRUKTURA E NJESISE ADMINISTRATIVE PREZE**

1. Administrator	1 Arsim I larte
2. Specialist financiar	1 Arsim I larte SH.C
3. Inspektor tatim-taksa	1 Arsim I larte SH.C
4. Specialist I ndihmes ekonomike	1 Arsim I larte SH.C
5. Specialist I bujqesise	1 Arsim I larte SH.C
6. Specialist I veterinarise	1 Arsim I larte SH.C
7. Specialist sherbimesh	1 Arsim I larte SH.C
8. Specialist /Protokolli	1 Arsim I larte/mesem
9. Punonjes I gjendjes civile	1 Arsim I larte
10. Arketar	1 Arsim I larte/mesem
11. Specialist te tjere sherbimesh	6
12. Roje objekti	3
13. Punonjes pastrimi	8
14. Punonjes ujesjellsi	3
15. Specialist hidraulik	1
16. Faturues	1
17. Manovrues	3

Numri ne total I punonjesve te njesise administrative Preze eshte 35.

• **STRUKTURA E NJESISE ADMINISTRATIVE BERXULL**

1. Administrator	1 Arsim I larte
2. Specialist finance	1 Arsim I larte SH.C
3. Inspector tatim-taksa	1 Arsim I larte SH.C
4. Specialist I ndihmes ekonomike	1 Arsim I larte SH.C
5. Specialist bujqesise	1 Arsim I larte SH.C
6. Specialist I veterinarise	1 Arsim I larte SH.C
7. Specialist sherbimesh	1 Arsim I larte SH.C
8. Specialist zhvillimi territori	1 Arsim I larte SH.C
9. Punonjes I gjendjes civile	1 Arsim I larte
10. Specialist /Protokolli	1 Arsim I larte/mesem
11. Arketar	1 Arsim I larte/mesem
12. Brigadier	1 Arsim I mesem
13. Roje objekti	2
14. Punonjes pastrimi	16
15. Punonjes ujesjellesi	9
16. Specialist hidraulik	1

Numri ne total I punonjesve te njesise administrative Berxull eshte 40.

Figjiri ISMAILI

KRYETAR



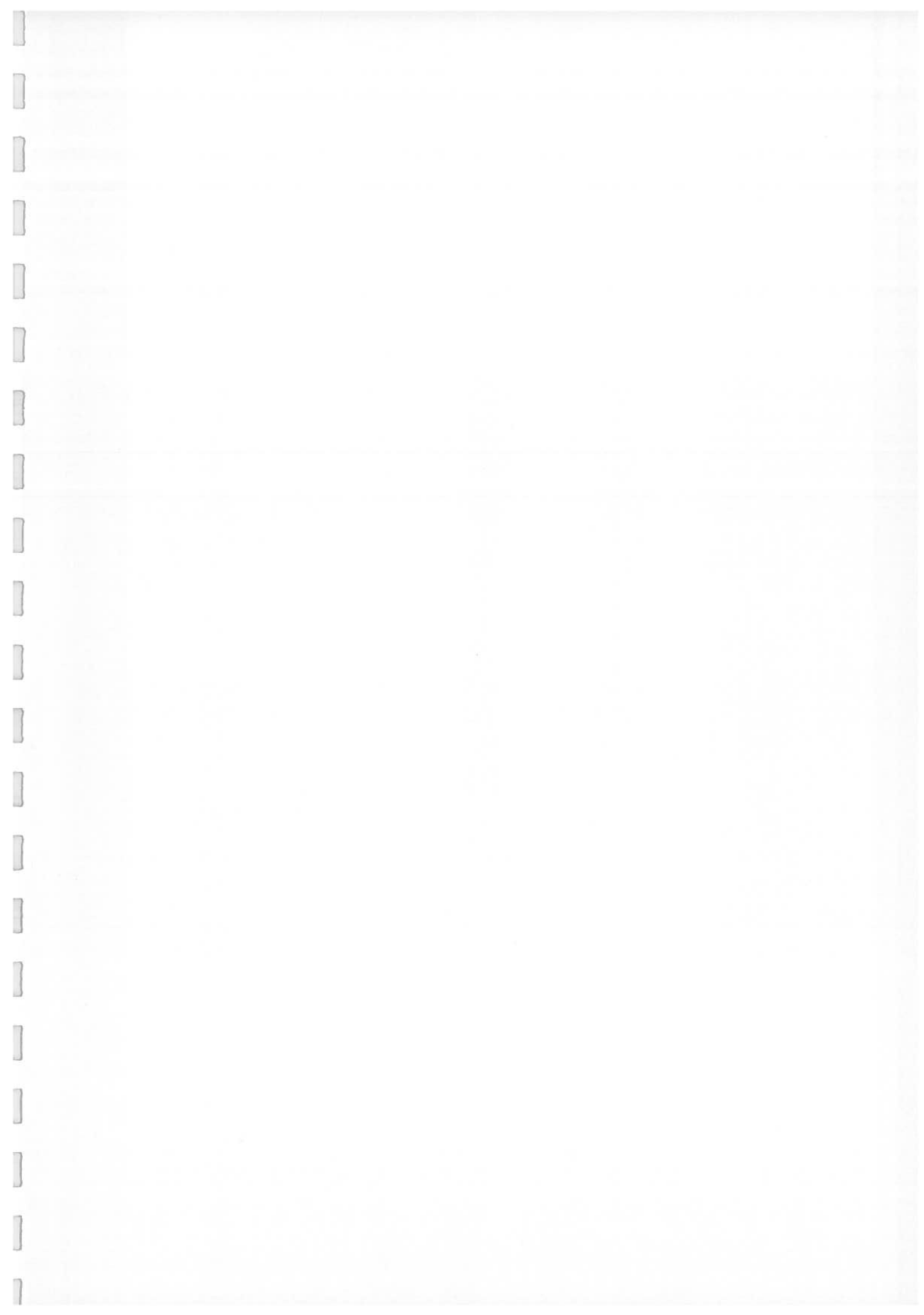
Lidhja nr.2 Ndarja e punonjesve ne nepunes civile dhe punonjes me kontrate

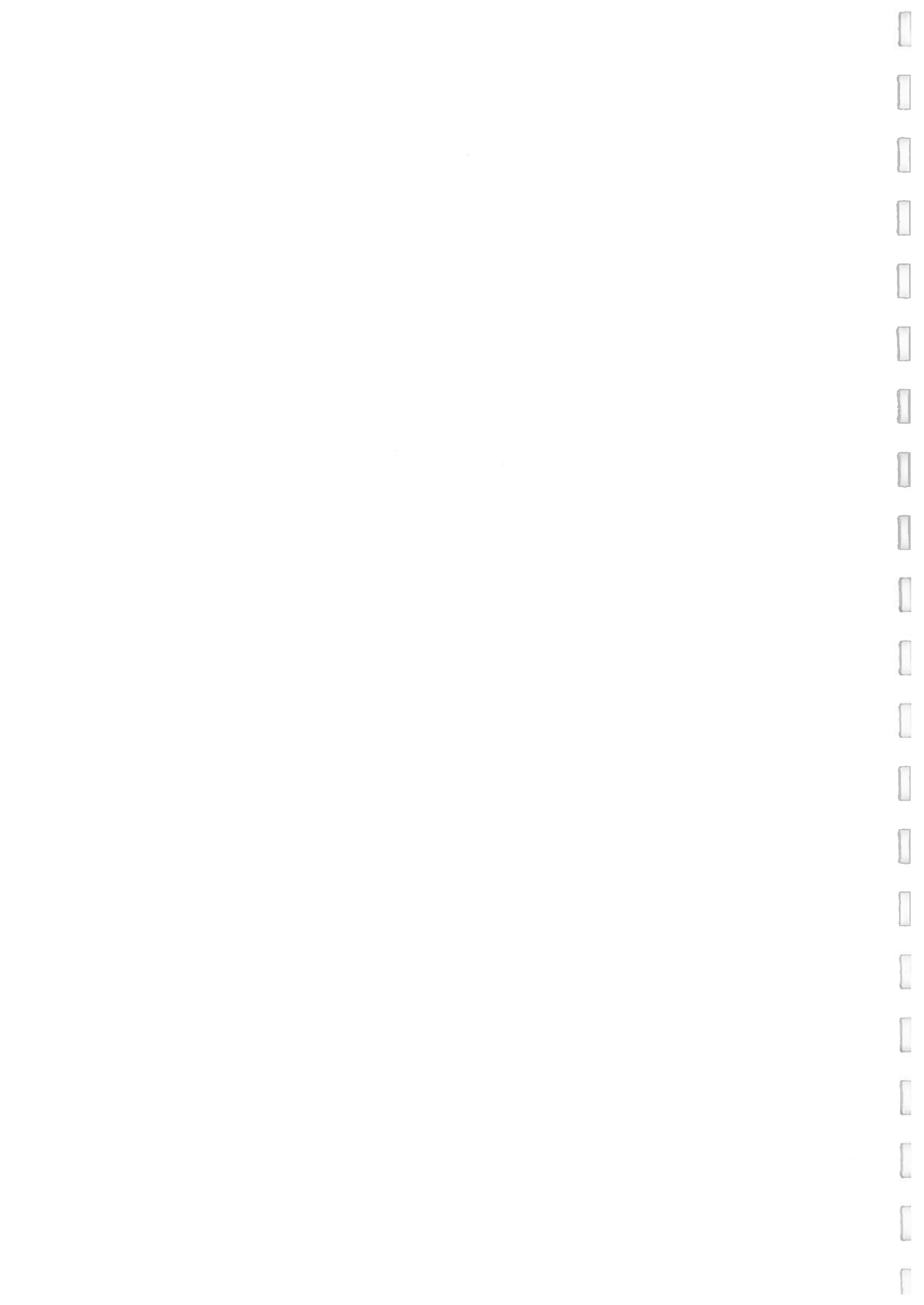
NR.	NDARJA POZICIONEVE	EMERTESA E POZICIONIT TE PUNES	NUMRI I POZICIONEVE
<b>A</b>	<b>KABINETI I KRYETARIT</b>		<b>11</b>
	Administrator		2
<b>B</b>	<b>POZICIONE PUNE QE PERFSHIHEN NE SHERBIMIN CIVIL</b>		
<b>1</b>	Nepunes civile te nivelit te larte drejtues	Sekretar i pergjithshem	1
<b>1</b>	Nepunes civile te nivelit te mesem drejtues	Drejtor drejtorie	5
<b>2</b>	Nepunes civile te nivelit te ulet drejtues	Pergjegjes sektori	7
<b>3</b>	Nepunes civile te nivelit ekzekutues	Specialist	61
			<b>74</b>
		Inspektore	7
<b>C</b>	<b>Njesi strukturore te vecanta</b>	Policia bashkiake	4
		Zyra e gjendjes civile	4
		Nepunes vendor te barazise gjinore	2
		Drejtoria per mbrojtjen nga zjarri dhe per shpetimin	5
		<b>Totali</b>	<b>22</b>
<b>D</b>	<b>PUNONJES ME KONTRATE SIPAS KODIT TE PUNES</b>		<b>180</b>
<b>1</b>	Administrata	<i>Punonjes me karakter ndihmes administrativ</i>	17
<b>2</b>	Brigadat	<i>Brigada e ujesjellesit</i>	16
		<i>Brigada e sherbimeve publike</i>	46
		<i>Brigada ne Bexulle</i>	29
		<i>Brigada ne Preze</i>	25
<b>3</b>	Punonjes me kontrate		44
<b>E</b>	<b>Nderlidhese /koordinatore</b>		<b>3</b>
	<b>Totali</b>		<b>290</b>

Figjiri ISMAILI

KRYETAR









14 KONSULTIMET ME PALËT E INTERESUARA





**14.1 Dëgjuesë publike për Planin e Përgjithshëm Territorial dhe Rregullorja Lokale për Bashkinë Vorë.**

*Bashkia Vorë, 06/09/2016 – ora 10.00*

Përfaqësues të studiove projektuese kanë prezantuar në një ambjete të bashkisë planin e përgjithshëm vendor për rajonin Durrës-Shijak-Vorë. Urbanisti Martino Tartara, përfaqësues i firmave Dogma, Latitude Platform, Milan Ingegneria dhe arkitekti Ermal Bleta i Studios B&L kanë prezantuar zhvillimin e pritshëm të Vorës, sipas ndarjes së re administrativo-territoriale.

Ky takim është konsultimi i katërt publik në lidhje me këtë plan. Në këtë dëgjuesë mermin pjesë zyrtarë të lartë të administratës vendore e qendrore, të gjithë projektuesit, studentët, firmat e ndërtimit, shoqatat, institucionet, grupet e interesit që operojnë në territorin e Bashkisë Vorë si dhe qytetarët që ishin të interesuar në mundësitë e zhvillimit të qytetit në vitet e ardhshme.

Në këtë dëgjuesë publike është prezantuar faza e tretë e këtij plani që është: “Plani i Zhvillimit Territorial dhe Rregullorja Lokale” për Bashkinë Vorë. Urbanisti italian Martino Tartara foli për zhvillimin e rajonit si e kanë menduar arkitektët e studiove që po punojnë së bashku, për propozimet konkrete të zhvillimit sipas boshteve ideore të tyre dhe ndërthurjen e elementëve të peisazheve të bukura kodrinore.

Ndërtimet e pakontrolluara nuk duhet të vazhdojnë më, por propozohet konsolidimi i zonave urbane dhe i qendrave ruarale në periferi, ato që mbartin një indentitet të konsoliduar por në të njëjtën kohë të harruar ose të braktisur. Po kështu sugjerohet shtrirja e mëtejshme e qytetit të Vorës nëpërmjet bypass-it, i cili do ti jap qytetit një tjetër dimension dhe një frymëmarrje të re nëpërmjet shtimit të hapsirave publike dhe në të njëjtën kohë përmirësimin e cilësisë së jetës për banorët të cilët vuajnë problematikat e mbartura nga prania e përherëshme e autostradës në afërsi të banesave tyre. Arkitektët propozojnë ruajtjen e peisazhit kodrinor dhe zhvillimin e një turizmi të butë.

Gjithashtu, theks i veçantë i është dhënë parkut territorial, i cili nxjerr në pah një territor të mahnitshëm dhe mbresëlënës për bukuritë e paprekura që ai mbart.

Kuç, Marikaj, Prezë, Picar, janë vetëm një pjesë e këtij territori. Prezervimi i këtyre pasurive dhe njohja e qytetarve me këtë pjesë të territori pjesërisht të dëgjuar është me një rëndësi të veçantë për zhvillimin e një turizmi të butë. Parku territorial bashkon, si një konfigurim gjeografik i shkallës së madhe, të gjitha zonat natyrore të rëndësishme të territorit. Duke vepruar kështu, parku territorial i mbron këto zona nga urbanizimi dhe u jep atyre një perspektivë të qartë ekonomike, si zona të dedikuara ndaj mbrojtjes së trashëgimisë dhe veprimtarive të turizmit të butë.

Në dëgjuesën e parë publike është bërë prezantimi publik për fazën e analizës së territorit, të bërë nga studiot. Në të dytën është bërë konsultimi publik për fazën e strategjisë territoriale, me pjesëmarrjen e grupeve të interesit dhe aktorëve të tjerë



institucionalë të qytetit, në tretën studio e projektimit të Planit të ri të Përgjithshëm Vendor të Bashkisë Vorë, bëri prezantimin e fazës së 2-të: "Strategjia Territoriale dhe Plani i Veprimeve Strategjike/Prioritare, Investimet Kapitale dhe Projektet Pilot të Zhvillimit për Bashkinë Vorë". Dëgjesa e datës 7 shtator ishte për fazën përmbyllëse të këtij dokumenti kyç për zhvillimin përgjatë viteve të ardhshme të qytetit të Vorës, përpara se të fillojë faza e miratimeve nga institucionet përkatëse dhe të marrë kështu formën përfundimtare për zbatim.

