

STUDIM MASTERPLANI PËR ZONAT ME PËRPARËSI ZHVILLIMIN E TURIZMIT

RAPORTI I PLANIT TË DETAJUAR TË ZHVILLIMIT



RANA E HEDHUN

TABELA E LENDËS

HYRJE.....	5
Përmbledhje e Nevojave të Evidentuara.....	5
Përmbledhje e Dokumentit të Strategjisë.....	7
1. PLANI I PËRDORIMIT TË TOKËS.....	14
1.1. Kapaciteti turistik.....	16
1.2. Përdorimi i Detajuar i Tokës.....	20
1.3. Konvertimet e sistemeve.....	25
1.4. Njësitë dhe nënnjësitë territoriale.....	26
1.4.1. Njësia 1.....	26
1.4.2. Njësia 2.....	26
1.4.3. Njësia 3.....	26
1.4.4. Njësia 4.....	26
1.4.5. Njësia 5.....	26
1.4.6. Njësia 6.....	26
1.4.7. Njësia 7.....	26
1.4.8. Njësia 8.....	26
1.4.9. Njësia 9.....	26
1.4.10. Njësia 10.....	26
1.4.11. Njësia 11.....	26
1.4.12. Njësia 12.....	26
1.4.13. Njësia 13.....	26
1.4.14. Njësia 14.....	26
1.4.15. Njësia 15.....	26
1.4.16. Njësia 16.....	27
1.4.17. Njësia 17.....	27
1.4.18. Njësia 18.....	27
1.4.19. Njësia 19.....	27
1.4.20. Njësia 20.....	27
1.4.21. Njësia 21.....	27
1.4.22. Njësia 22.....	27
1.4.23. Njësia 23.....	27
1.4.24. Njësia 24.....	27
1.4.25. Njësia 25.....	27

1.4.26. Njësia 26.....	27
1.4.27. Njësia 27.....	27
1.4.28. Njësia 28.....	27
1.4.29. Njësia 29.....	27
1.4.30. Njësia 30.....	27
1.4.31. Njësia 31.....	27
1.4.32. Njësia 32, 33, 34, 35.....	28
1.4.33. Njësia 36.....	28
1.4.34. Njësia 37 dhe 38.....	28
1.4.35. Njësia 39.....	28
1.4.36. Njësia 40.....	28
1.4.37. Njësia 41, 42 dhe 43.....	28
1.5. Tipologjitë e Propozuara Hapësinore.....	30
1.6. Mënyrat e ndërhyrjes në territor.....	32
1.7. Hapësirat e gjelbra dhe publike.....	34
2. PLANI I INFRASTRUKTURAVE DHE SHËRBIMEVE PUBLIKE.....	36
2.1. Rrjeti rrugor.....	38
2.1.1. Formulimi i skemës së qarkullimit.....	38
2.1.2. Parkimet publike.....	38
2.1.3. Kryqëzimet dhe zgjidhje teknike për rrjetin rrugor.....	38
2.2. Transporti rrugor.....	38
2.2.1. Linjat urbane dhe turistike.....	38
2.2.2. Stacionet e autobuzeve.....	38
2.3. Transporti detar dhe marinat.....	39
2.4. Administrimi i Ujit.....	41
2.4.1. Skema e furnizimit me ujë.....	41
2.4.2. Skema e largimit të ujërave të ndotur.....	41
2.5. Furnizimi me energji elektrike.....	42
2.5.1. Skema e furnizimit me energji elektrike.....	42
2.5.2. Orientime mbi energjinë dhe burimet alternative.....	43
2.6. Rrjeti i ndriçimit publik.....	43
2.6.1. Skema e shpërndarjes së ndriçimit publik.....	43
2.6.2. Orientime për llojet dhe elementët arkitektonikë të ndricuesve.....	46
2.7. Telekomunikacioni dhe Komunikimi Elektronik.....	46
2.7.1. Skema e shtrirjes së fibrave optike (rrjetit në përgjithësi).....	46

2.7.2.	Orientime mbi shërbimin e telekomunikacionit.....	46
2.8.	Trajtimi i mbetjeje urbane	48
2.8.1.	Skema e grumbullimit të mbetjeje urbane	48
2.9.	Shërbime publike dhe në funksion të turizmit.....	48
2.10.	Mbrojtja Civile e kundër Zjarrit	51
2.10.1.	Masa mbrojtëse nga përmbytjet dhe erozioni	51
2.10.2.	Mbrojtja civile dhe kundra zjarrit	51
2.10.3.	Masa te tjera mbrojtëse.....	51
3.	PLANI I MBROJTJES SË MJEDISIT	53
3.1.	Mbrojtja e Peisazhit.....	55
3.2.	Hapësirat e gjelbra dhe llojet e gjelbërimit.....	56
3.3.	Mbrojtja e mjedisit.....	56
3.3.1.	Parashikime për mbrojtjen e tokës dhe përmirësimin e cilësisë së saj	56
3.3.2.	Parashikime për përmirësimin e cilësisë së ujit dhe mbrojtjen e elementëve ujorë	56
3.3.3.	Parashikime për përmirësimin e cilësisë së ajrit.....	56
3.4.	Variante për Zgjidhjen e Dëmeve Shkaktuar nga Hotspotet e Evidentuara	58
4.	PLANI I VEPRIMEVE PËR ZBATIMIN E PDZRK-së	59
4.1.	Zhvillimi i Njësive Territoriale.....	61
4.1.1.	Metodologjia e përcaktimit të prioritetit.....	61
4.1.2.	Fazat e zbatimit të planit	61
4.1.3.	Përgjegjësitë dhe Burimet Njerëzore.....	61
4.1.4.	Buxheti dhe Burimi i mundshëm i financimit.....	61
4.1.5.	Indikatorët e monitorimit dhe të zbatimit	61
4.1.6.	Nevoja për ndryshime institucionale dhe ligjore	61
4.2.	Zbatimi i Rrjeteve Kryesore të Infrastrukturës Publike	62

LISTA E FIGURAVE

Figura 1. Harta e vizionit rajonal..... 8

Figura 2. Harta e baseneve lumore të Shqipërisë.....41

LISTA E GRAFIKËVE

No table of figures entries found.

LISTA E TABELAVE

Tabela 1. Sistemet dhe kategoritë e tokës..... 5

Tabela 2. Sistemet dhe kategoritë e tokës.....20

LISTA E HARTAVE

Harta 1. Harta e sistemeve territorial dhe përdorimit ekzistues të tokës 6

Harta 2 . Harta e Shpërndarjes së propozuar të kapacitetit turistik.....19

Harta 3. Përdorimi i propozuar i tokës21

Harta 4. Harta e nënkategorive të propozuara23

Harta 5. Harta funksionet e propozuara24

Harta 6. Harta e njësive dhe nënnjësive të propozuara.....29

Harta 7. Harta e tipologjive të propozuara hapësinore31

Harta 8. Hata e mënyrave të ndërhyrjes në nënnjësi33

Harta 9. Harta e planit të gjelbërimit dhe hapësirave publike.....35

Harta 10. Harta e infrastrukturës rrugore.....40

Harta 11. Skema e Shërbimeve infrastrukturore47

Harta 12. Harta e faciliteteve dhe Shërbimeve në funksion të zhvillimit të turizmit50

Harta 13. Harta e planit të Mbrojtjes së Peizazhit57

Harta 14. Harta e Projekteve prioritare.....63

AKRONIME AdZM Administrata e Zonave të Mbrojtura

AKBN Agjencia Kombëtare e Burimeve Natyrore

AKPT Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit

AKZM Agjencia Kombëtare e Zonave të Mbrojtura

ALUIZNI Agjencia e Legalizimit Urbanizimit dhe Integritit të Zonave/Ndërtimeve Informale

ARRSH Autoriteti Rugor Shqiptar

ARZM Agjencia Rajonale e Zonave të Mbrojtura

ASIG Autoriteti Shtetëror për Informacionin Gjeohapësinor

AZHBR Agjencia për Zhvillim Bujqësor dhe Rural

CCTV Closed-circuit television- sistem survejimi me kamera

CENSUS Procesi i mbledhjes të të dhënave për popullsinë vendase

FSHZH Fondi Shqiptar i Zhvillimit

IAP Ioanian Adriatic Pipeline- Gazsjellësi Jon- Adriatik

INSTAT Instituti i Statistikave

IPARD-like Instrument for Pre-Accession Assistance in Rural Development- Mbështetje për zhvillimet rurale dhe bujqësore

ITUN Impianti i Trajtimit të Ujërave të Ndotura

IUCN International Union for Conservation of Nature

KKT Këshilli Kombëtar i Territorit

MTI Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës

MTM Ministria e Turizmit dhe Mjedisit

OSSHE Operatori i Shpërndarjes së Energjisë Elektrike sh.a.

PDZRK Plan i Detajuar në Zonë me Rëndësi Kombëtare

PKS Plan Kombëtar Sektorial

PMNZSH Policia e Zjarrfikësve e Mbrojtjes nga Zjarri dhe Shpëtimi

PNR Park Natyror Rajonal

PPK Plan i Përgjithshëm Kombëtar

PPV Plan i Përgjithshëm Vendor

PSV Plan Sektorial Vendor

RAMSAR Konventa Ndërkombëtare mbi ligatinat për të siguruar mbrojtjen dhe përdorimin e duhur e tyre

RNM Rezervat Natyror i Menaxhuar

RSH Republika e Shqipërisë

STK Strategjia Kombëtare e Transportit

SHGJSH Shërbimi Gjeologjik Shqiptar

TeR Termat e Referencës

UNWTO World Tourism Organization

VKM Vendim i Këshillit të Ministrave

ZNUAE Zonat e Ndërmjetme dhe Ultësirat Agro-Ekologjike

ZRK Zonat e Rëndësisë Kombëtare

HYRJE

Përmbledhje e Nevojave të Evidentuara

Sistemet, kategoritë, nënkategoritë dhe funksionet e tokës

Kufiri i ri i zonës zë një sipërfaqe prej 314.91 Ha. Për qëllime planifikimi, bazuar në legjislacion në fuqi territori ndahet në sisteme territoriale. Në territorin e Ranës së Hedhun gjenden 3 sisteme territoriale nga 5.

Sistemi urban zë një sipërfaqe prej 2.99 ha të zonës në studim. Shtrirja e zonës urbane është përgjatë bregut të detit, nxitur nga zhvillimi i sektorit të turizmit. Zhvillimi urban në zonë daton pas viteve 2000, kryesisht janë struktura akomoduese turistike si dhe shërbime.

Territori i Ranës së Hedhun ka një sipërfaqe prej 307.19 ha që i përket *Sistemit natyror*. Ky sistem dominon në të gjithë zonën, me një larmi tipologjiksh e përdorimesh si pasojë e një territori me reliev mjaft dinamik. Pyjet të përbërë kryesisht nga pisha, shtrihen në shpateët e kodrës lindore me dendësi më të madhe në pjesën verilindore dhe juglindore. Pjesa qëndrore e zonës karakterizohet nga pyjet halore në pjesë e ultësirës bregdetare ndërsa shpatet e kodrave karakterizohen nga bimësi e ulët, që përkon dhe më pjesën me pjerrësi më të vogël të tyre. Sistemi natyror përbën një pasuri me potencial për zhvillimin e turizmit natyror dhe aktiviteteve të ndryshme në natyrë.

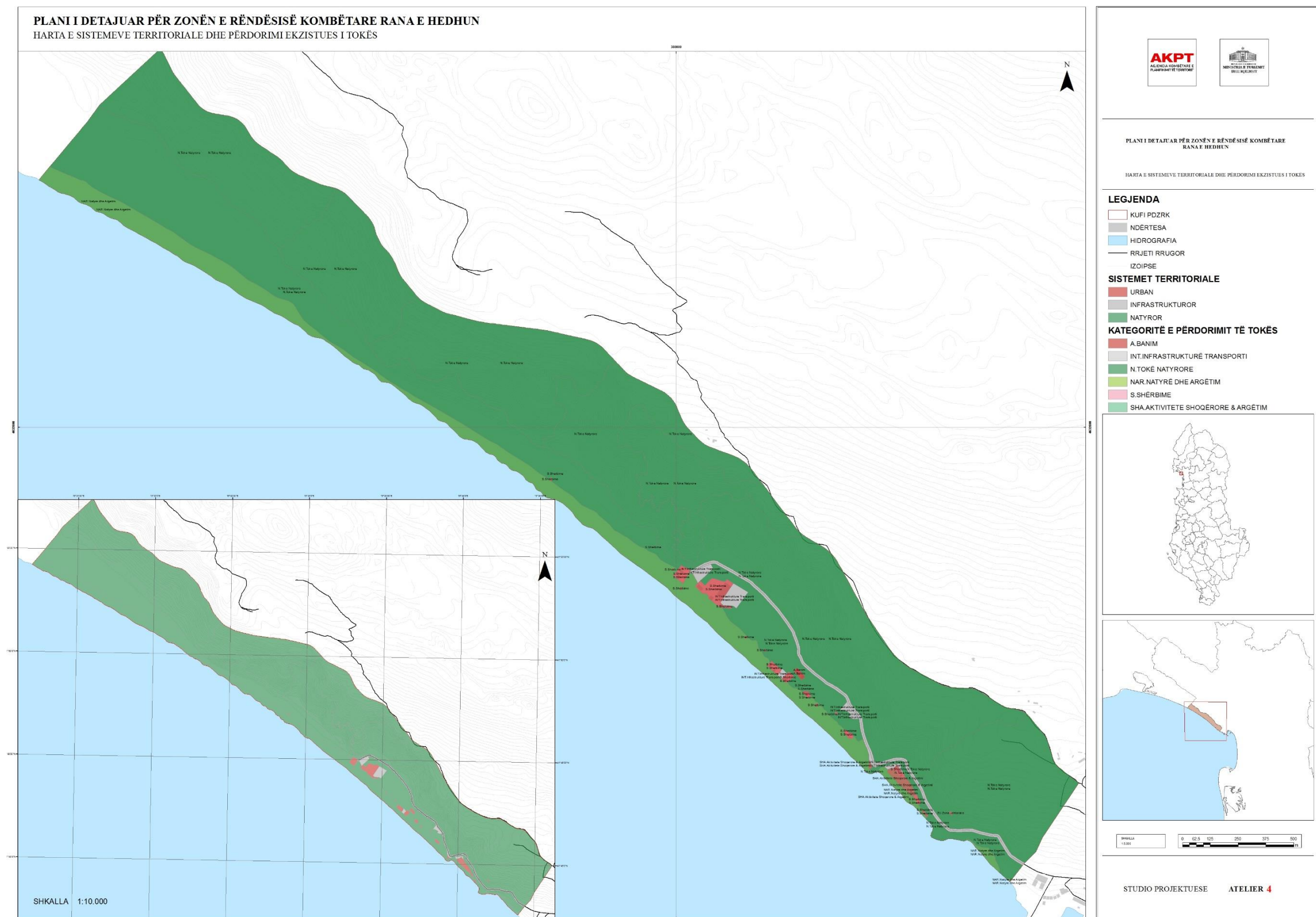
Sistemi infrastrukturor zë një sipërfaqe prej 4.71 ha. Ky sistem përfshin të gjithë rrjetin rrugor. Përsa i përket rrjetit rrugor peshë zë aksi Riviera, i vetmi segment i asfaltuar dhe hyrja e vetme në zonë, e gjithë zona aksesohet vetëm nga një aks hyrje-dalje, i cili përballlet me flukse dhe trafik të rënduar gjatë sezonit turistik. Infrastruktura rrugore është përmirësuar ndjeshëm vitet e fundit nëse e krahason me gjëndjen e mëparshme, por nevojitet zgjerim në disa segmente si dhe zgjidhja e parkime. Në zonë ka disa ndërhyrje private për ndërtimin e depove të ujit dhe të kabinave elektrike por që janë sporadike dhe nuk ndikojnë në zhvillimin e zonës.

Nëse bëjmë një krahasim të përdorimit aktual të tokës me 22 kategoritë e VKM 686, vërejmë që territori i Ranës së Hedhun përmban 7 kategori. Dominuese është kategoria N Tokë Natyrore 277.39 ha, e ndjekur nga NAR Natyrë dhe Argëtim 29.79 Ha, me nënkategorinë e vetme Plazhe (NAR2), INT Infrastruktura Transporti 4.71 ha dhe S Shërbimet që zë 2.32 Ha. Kategoritë e tjera si Banimi, Aktivitete shoqërore dhe Argëtim, Zona ushtarake zënë një sipërfaqe shumë të vogël pothuajse të pa përfillshme.

Nga tabela vihet re se dominon sistemi ujor. Kjo tregon që zona ka një karakter kënetorë ku zhvillimet urbane dhe ato infrastrukturore janë të pakta.

KODI I SISTEMIT	SISTEMI	SIP(m ²)	%	KODI	KATEGORIA	SIP(m ²)
U	URBAN	29 946	0.95	A	BANIM	1 186
				S	SHËRBIME	23 205
				SH A	AKTIVITETE SHOQËRORE DHE ARGËTIMI	5 387
				ZU	ZONA USHTARAKE	168
IN	INFRASTRUKTUROR	47 135	1.5	INT	INFRASTRUKTURË TRANSPORTI	47 135
N	NATYROR	3 072 019	97.55	N	TOKË NATYRORE	2773 948
				NAR	NATYRË DHE ARGËTIM	297 982

Tabela 1. Sistemet dhe kategoritë e tokës



Harta 1. Harta e sistemeve territorial dhe përdorimit ekzistues të tokës

Përmbledhje e Dokumentit të Strategjisë

Vizioni dhe Drejtimet e Zhvillimit

Zona e Ranës së Hedhun është e pozicionuar në veri-perëndim të qytetit të Lezhës dhe portit të Shëngjinit, Ajo ka një rol të rëndësishëm në zhvillimin e turizmit në rajonin Shkodër–Lezhë. Në aspektin gjeografik plazhi i Ranës së Hedhun kufizohet në veri perëndim me Baks–Rrjollin dhe më tej me Velipojën, ndërsa në jug–lindje me plazhin e Shëngjinit dhe më tej me Kune–Vain–Talen. Pavarësisht se ndodhet buzë detit Adriatik dhe pjesë e një rajon me aksesueshmëri të favorshme, vetë zona në studim është mjaftë e izoluar për shkak të relievit dhe morfologjisë së territorit. Nga jug-lindja në drejtim të veri–perëndimit plazhi i Ranës së Hedhun në nga njëra anë kufizohet nga deti Adriatik ndërsa në anën tjetër kufizohet nga mali i Shëngjinit dhe mali i Rencit. Duke qenë zonë natyrore, me plazhe të virgjëra dhe me një zhvillim urban mjaft të ulët ndër vite, bregdeti veri–perëndimor i Shëngjinit nuk ka patur asnjëherë infrastrukturë të zhvilluar. Tradicionalisht vendbanimet në këtë zonë të bregdetit kanë qenë të përqëndruara mbi kurrizin e Malit të Rencit, ndërsa vitet e fundit vihet re tendenca e zhvillimit të zonave më afër bregdetit, kjo për shkak dhe të kërkesës turistike gjithnjë në rritje.

Zona nuk ka infrastrukturë shërbimesh, por favorizohet nga distance fare e shkurtër që ka me qytetin e Shëngjinit dhe me atë të Lezhës që janë dhe polet kryesore të furnizimit të zonës me shërbime.

E vetmja mënyrë për të aksesuar plazhin e Ranës së Hedhun është nëpërmjet qytetit të Shëngjinit, nga rruga Riviera e cila fillon tek hyrja e ish repartit ushtarak dhe përfundon në afërsi të dunave ranore.

Pavarësisht kushtëzimit që shkakton infrastruktura aktuale, në të ardhmen e afërt pritet ndërtimi i rrugës Shëngjin – Velipojë e cila do të lidhi mes tyre plazhet e Lezhës dhe Shkodrës.

Ndërtimi i një shëtitore bregdetare që do të lidh Lagunën e Vilunit me Ranën e Hedhun si dhe shënjimi i shtigjeve natyrore në malin e Rencit do ti ofronin të apasionuarve mbas natyrës dhe sporteve mundësi të shumta rekreative.

Lidhjet e plazheve nëpërmjet mjeteve lundruese, që aktualisht është thuajse inekzistente, në të ardhmen pritet të potencializohet duke e bërë zonën më lehtë për tu arritur. Për ti ardhur në ndihmë këtij objektivi shihet e nevojshme ngritja e një marine detare aty ku ka qënë dikur porti ushtarak i Shëngjinit.

Një tjetër mundësi alternative për transportin e njerëzve në zonë shihet dhe lëvizja me vagona kremalierë, ose funikularë, të cilët në mënyrë diagonal do të lidhnin pllajtat mbi malin e Rencit, me gjiret ranore të Shëngjinit dhe Baks – Rrjollit. Kjo praktikë transporti do të mund të bëhej realitet nëse vizioni i hartuar për zhvillimin e ardhshëm të zonës do të përqëndrohej në pjesën e sipërme të malit të Rencit, ashtu sikundër banorët kanë vepruar tradicionalisht ndër shekuj. Ofrimi i shërbimeve turistike dhe urbanizimi i mëtejshëm mbi malin e Rencit shihet me mjaft interes për zhvillimin e qëndrueshëm të zonës. Për shkak të morfologjisë së favorshme të territorit, pllajtat në malin e Rencit kanë sipërfaqe të konsiderueshme toke livadhore e cila do mund të shfrytëzohej për ndërtimet e reja duke ruajtur në këtë mënyrë të egër dhe natyrore pjesën e poshtme të plazheve ranore. Përveç dunave ranore, në zonë shihen me interes të madh mjedisor shkurret mesdhetare dhe brezi i pishave, të cilat sipas planit duhet që të ruhen me çdo kusht për të shpëtuar në këtë

mënyrë karakterin natyrore të zones, nga zhvillimi i pakontrolluar. Në mbështetje të vizionit që plani i zhvillimit të zonës parashikon, vjen dhe skema e levizshmërisë e përmëndur më sipër, e cila lidh plazhet e virgjëra në pjesën e poshtme me shërbimet turistike në malin e Rencit nëpërmjet kremalierëve, funikularëve dhe rrugës automobilistike Shëngjin – Velipojë.

Nëse ky skenar zhvillimi nuk do të ishte fizibël për investorët potencial atëhere plani sugjeron zhvillimin e shërbimeve turistike në pjesën e plazhit, por në një mënyrë shumë të kujdesshme, të qëndrueshme dhe me ndikim sa më vogël mjedisor. Nëse strukturat turistike do të duhej të ndërttoheshin në brezin e pishave, propozohet shpërndarja e shërbimeve turistike në struktura të veçuara të cilat do të mund të zin vend midis pishave pa qenë nevoja e ndërtimit të strukturave masive.

.

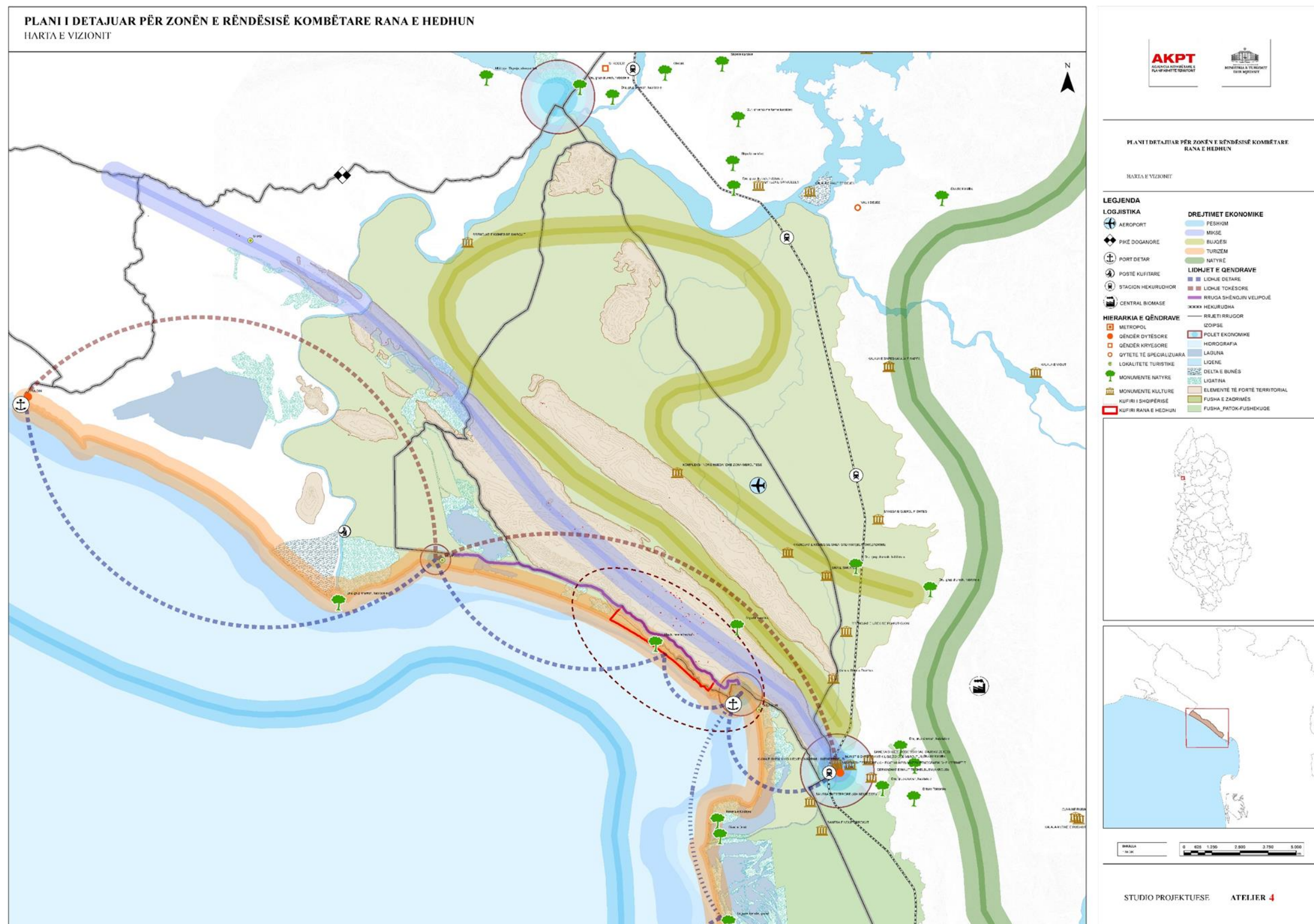
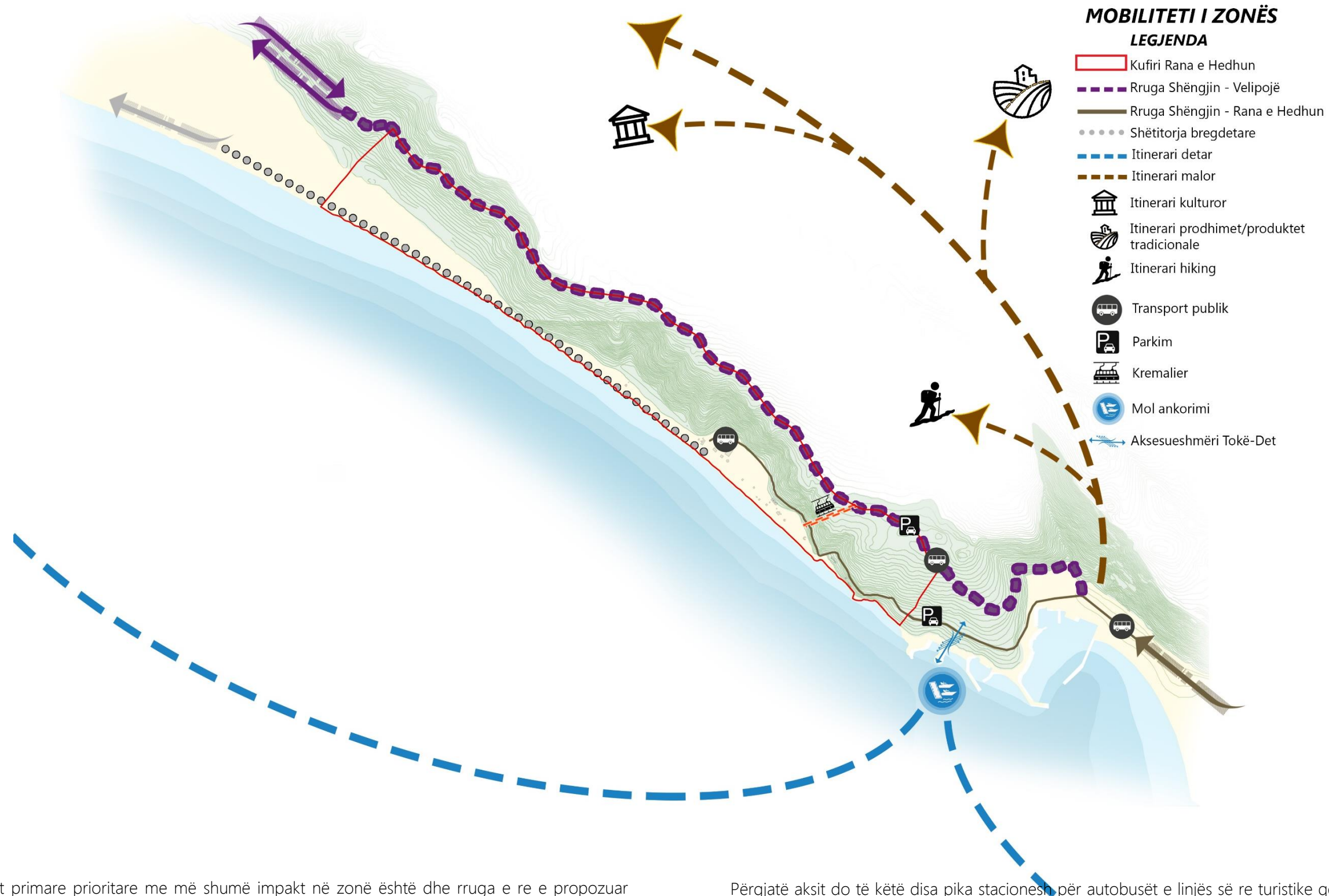


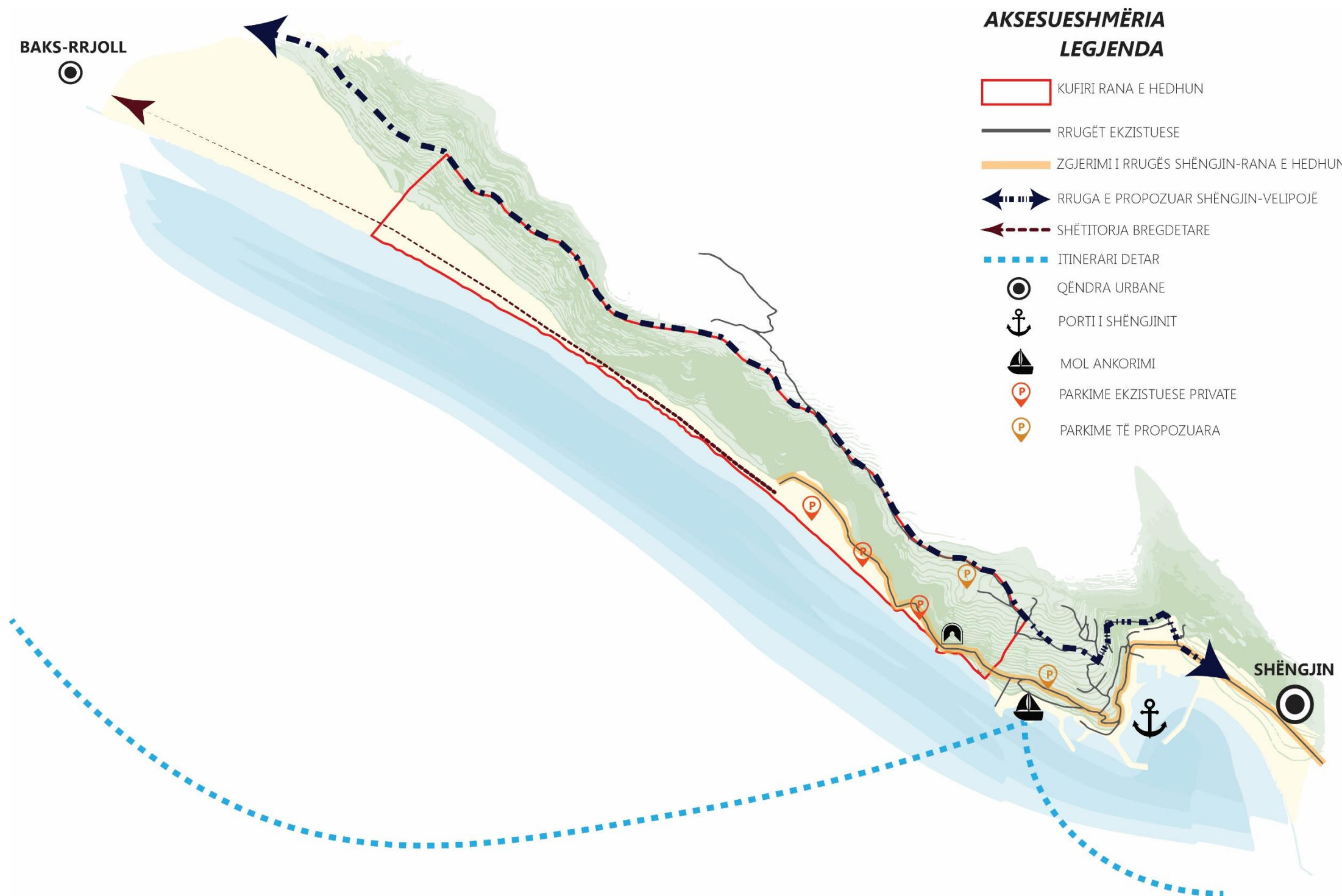
Figura 1. Harta e vizionit rajonal

Objektivat e Zhvillimit të Zonës

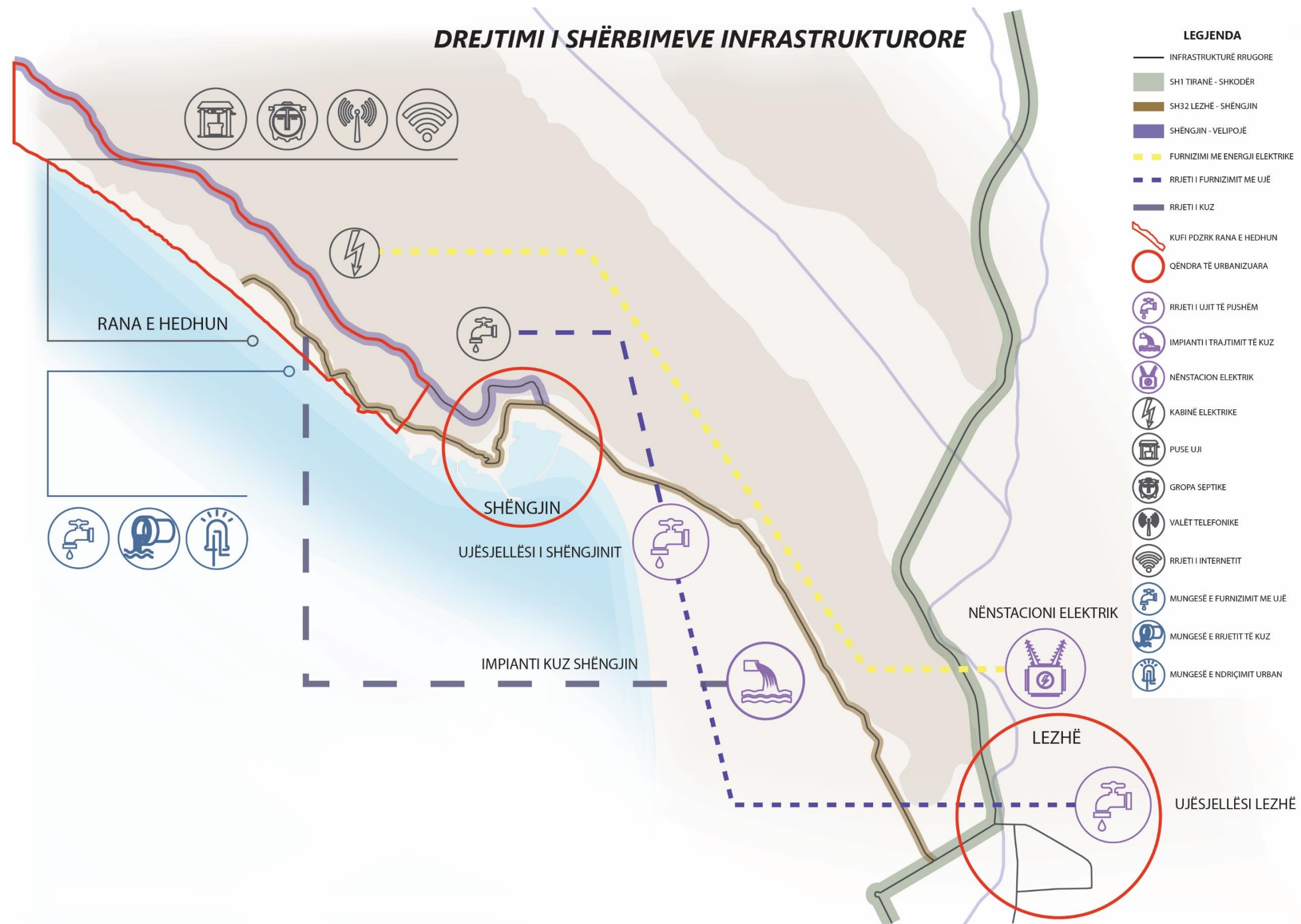


Një ndër projektet primare prioritare me më shumë impakt në zonë është dhe rruga e re e propozuar Shëngjin-Velipojë. Zona PDZRK Rana e Hedhun me ndërtimin –aksit të ri rrugor-pritet që të rrisi kapacitetin e saj pritës si dhe të kemi rritje të numrit të pushuesve në zonë. Kjo rrugë do të shërbejë si një aks lidhës ndërmjet dy zonave Shëngjin-Velipojë por jo vetëm.

Përgjatë aksit do të ketë disa pika stacionesh për autobusët e linjës së re turistike që do të lidhin zonën e resortit me plazhin. Një tjetër propozim është shëtitorja bregdetare e cila bën lidhjen Rana e Hedhun- Baks-Rrjoll.



Në zonë propozohet të krijohen dy itinerare që do të nxisin zhvillimin turistik. Itinerari malor brenda të cilit përfshihen: Itinerari kulturor (tumat); Itinerari me prodhimet dhe produktet tradicional të zonës; Itinerari hiking për të apasionuarit pas natyrës. Përveç itinerareve nga toka duke qënë se zona ka akses nga deti propozohet një mol ankorimi i cili do mundësojë lidhjen tokë-det si dhe do të jetë një pikë për sjelljen e turistëve. Një tjetër mundësi alternative për transportin e njerëzve në zonë shihet dhe lëvizja me vagona kremalierë, ose funikularë, të cilët në mënyrë diagonal do të lidhnin pllajtat mbi malin e Rencit, me gjirë ranore të Shëngjinit dhe Baks – Rrjollit



Shërbimet infrastrukturore kanë nevojë për disa ndërhyrje për të përmbushur kërkesat që do të ketë zona. Rrjeti elektrik ka nevojë për përmirësime si dhe shtim të një-dy kabinave elektrike që do furnizojnë zonën. Furnizimi me ujë do të sigurohet nga depoja e ujit që ndodhet në Shëngjin.

Një ndërhyrje shumë e rëndësishme do të jetë dhe shtimni i kanalizimeve dhe impianti i trajtimit të KUZ pasi aktualisht në zonë përdoren gropa septike.

Telekomunikacioni si dhe rrjeti i internetit thuajse mungon, ky lloj shërbimi propozohet të shtohet.



Zhvillimi Turistik i Ranës së Hedhun konsiston në krijimin e zonave të reja urbane me qëllim akomodim të turistëve, si dhe shtimin e shërbimeve dhe infrastrukturës ndihmëse në zonë. E kushtëzuar nga relievi, elementët natyror si dunat dhe pishat, zhvillimi turistik shihet i shpërndarë në zonë dhe jo bllok masiv, me qëllim ruajtjen e këtyre elementëve. Zhvillimi i propozuar synon zhvillimin turistik me struktura resortesh apo hoteliere së bashku me gjithë shërbimet e nevojshme publike duke rritur numrin e turistëve dhe cilësinë e turizmit.

Zhvillimi shihet i ndarë në 3 zona të cilat mbartin tipologji të ndryshme resortesh. Në zonën e parë si dhe me sipërfaqen më të madhe që mund të ndërtohet, propozohet tipologjia e resorteve deri në tre kat të mbështetur pjesërisht në shpatin e malit dhe pjesërisht në pilota. Në zonën e dytë, duke qenë që ndodhet më pranë detit por dhe në një zonë me pisha propozohen struktura të shpërndara me impakt të ulët në mjedis. Në zonën e tretë me sipërfaqen më të vogël ku mund të ndërtohet si dhe më pranë monumentit Rana e Hedhun propozohen struktura më elitare.

RANA E HEDHUN

TIPOLOGJI RESORTI ZONA 1 (SIP 1.5 Ha)



TIPOLOGJI RESORTI ZONA 2 (SIP 5 Ha)



TIPOLOGJI RESORTI ZONA 3 (SIP 35 Ha)



- KUFIRI PDZRK RANA E HEDHUN
- RRUGA SHËNGJIN- VELIPOJË
- RRUGA SHËNGJIN- RANA E HEDHUN
- SHËTITORE (SHTEG) BUZË DETIT
- ZONA ZHVILLIMI (RESORTE)
- MONUMENTI I NATYRËS RANA E HEDHUN
- MOL ANKORIMI
- PORT DETAR
- TRANSPORT PUBLIK
- KREMAJER
- PIKË VROJTIMI
- KAMPING
- PLAZH
- PLAZH ELITAR

1. PLANI I PËRDORIMIT TË TOKËS

1.1.Kapaciteti turistik

Metodologjia e vlerësimit

Për të vlerësuar kapacitetin mbajtës optimal të një zonë bregdetare, metodologjia e ndjekur do të bazohet në vlerësimin e disa dimensioneve:

- Kapaciteti mbajtës i plazhit.
- Turistëve që frekuentojnë zonën.
- Vlerësimi i nevojave për investim dhe ndërhyrje në funksion të numrit të turistëve.

Kapaciteti mbajtës i plazhit.

Nisur nga sipërfaqja e plazhit mund të përafrohet numri i vizitorëve që mund të frekuentojnë njëkohësisht zonën (ku përfshihen natyra të ndryshëm peshuesish, turist që do të kalojnë të paktën një natë në zone dhe pushues ditor). Për të përcaktuar këtë numër peshuesish, vlerësimi do bazohet në normë ndërkombëtare të shfrytëzimit të plazhit, ku parashikohen :

- 10m2 për pushues për një shfrytëzim maksimal të hapësirës së plazhit
- 20m2 për pushues për një shfrytëzim pothuajse maksimal të hapësirës së plazhit
- 30m2 për pushues për një shfrytëzim mesatar të hapësirës së plazhit
- 40m2 për pushues për një shfrytëzim pothuajse minimal të hapësirës së plazhit
- 50m2 për pushues për një shfrytëzim minimal të hapësirës së plazhit

Bazuar në këto norma dhe në sipërfaqen e plazhit, vlerësohen gama e kapaciteteve mbajtës nga një shfrytëzim maksimal në një shfrytëzim minimal. Por kjo gamë peshuesish nuk marrë në konsideratë natyrën e vizitorëve, nevojat e tyre për shërbime dhe akomodim, infrastrukturën dhe ndikimin e tyre mjedisor.

Turistëve që frekuentojnë zonën.

Me qëllim përcaktimin e kapacitetit turistik mbajtës të territorit është e nevojshme të përcaktohet dhe natyra e pushuesve, thënë ndryshe është e nevojshme të identifikohet numri i pushuesve që kalojnë të paktën një natë në zonë dhe numri i pushuesve ditor. Natyra e pushuesve është një ndër elementët kryesor të vlerësimit të kapacitetit turistik mbajtës, për shkak se pushuesit ditor kanë nevojë për shërbime që nuk kanë një ndikim të gjerë në territor ndërsa turistët shfaqin një gamë të gjerë nevojash si nga pikëpamja e akomodimit por dhe nga pikëpamja e shërbimeve dhe infrastrukturës.

Vizitorët ditor, janë kryesisht banorë të zonës dhe qyteteve në përfaqësi me vijën bregdetare që vijnë për të shpenzuar disa orë në bregdet, qoftë për aktivitetet e detit dhe rërës por dhe për bar/restorantet. Flukset e pushuesve ditorë janë tepër variabël, ku gjatë ditëve të punës frekuentimi i vijës bregdetare është pothuajse i papërfillshëm, ndërsa gjatë periudhës së fund javës mund të arrij një frekuentim të lartë. Me zhvillimin e

destinacionit turistik proporcionet vizitorëve ditor kanë tendencë të ulen në favor të proporcionit të turistëve, për shkak se një destinacion turistik i maturuar, ka tendencë të mbaj sa më gjatë në territorin e sajë vizitorët qofshin ato dhe nga zonë relativisht të afërta (fenomene që vërehet dhe në vijat bregdetare e destinacioneve të mirënjohura ndërkombëtare ku frekuentimi i vizitorëve ditor është relativisht i ulët ose i papërfillshëm krahasuar me frekuentimin e turistëve).

Në mungesë të të dhënave të detajuara të natyrës së vizitorëve që frekuentojnë plazhin, të projeksioneve, tendencat aktuale dhe në mungesë të të dhënave historike të proporcioneve të vizitorëve ditor dhe turistëve, do të merret në konsideratë vlerat kombëtare të natyrës së vizitorëve që frekuentojnë Shqipërinë, ku 80% e vizitorëve janë turistë që kalojnë të paktën një natë në zonë dhe 20% prej tyre janë vizitor ditor. Ky proporcion turist-vizitor ditor (përkatësisht 80%-20%), jo vetëm që pasqyron karakteristikat kombëtare, por është gjithashtu i ngjashëm me vijat bregdetare në përfaqësi të poleve urbane mesdhetare dhe i përafrohet proporcionalisht nevojave që ka një turist në territor dhe nevojave që ka një vizitor ditor.

Falë këtij proporcioni turist-vizitor ditor dhe shfrytëzimit të plazhit, bëhet e mundur vlerësimi i numrit maksimal të turistëve që qëndrojnë të paktën një natë në territor sipas shfrytëzimit të plazhit. Për t'ju përgjigjur nevojave të turistëve është e nevojshme të ndërmerren disa investime infrastrukturore, strukturore dhe mjedisore të cilat bëjnë të mundur shfrytëzimin e vijës bregdetare.

Vlerësimi i nevojave për investim dhe ndërhyrje në funksion të numrit të turistëve.

Nisur nga fakti se burimet janë të shërueshme, që investimet e nevojshme lidhen ngushtë me kapacitetin e territorit dhe numri në turistëve që do të frekuentojnë zonën, është e nevojshme që të vlerësohen nevojat e ndryshme për investim në funksion të numrit të turistëve.

Për të bërë një vlerësim optimal të kapacitetit turistik mbajtës janë marrë në konsideratë investimet e nevojshme në rrjetin e ujësjellës kanalizime, rrjetin elektrik, transportin, industrisë së turizmit dhe investimet në mbrojtjen e mjedisit. Këto investime varen krejtësisht nga numri i turistëve që do të frekuentojnë zonën, ku në disa raste vlera e investimit është tepër e lartë për shkak të mungesës së resurseve dhe infrastrukturës dhe në disa raste investimet shfaqin një kosto për turist relativisht të ulët. Në këtë kontekst dhe besuar në nevojat e ndryshme për investim, janë vlerësuar kostot për pushues me një notë nga 1 në 3:

- ku 1 përfaqëson një kosto relativisht të ulët investimi për pushues;
- ku 2 përfaqëson një kosto relativisht mesatar investimi për pushues;
- ku 3 përfaqëson një kosto të lartë investimi për pushues;

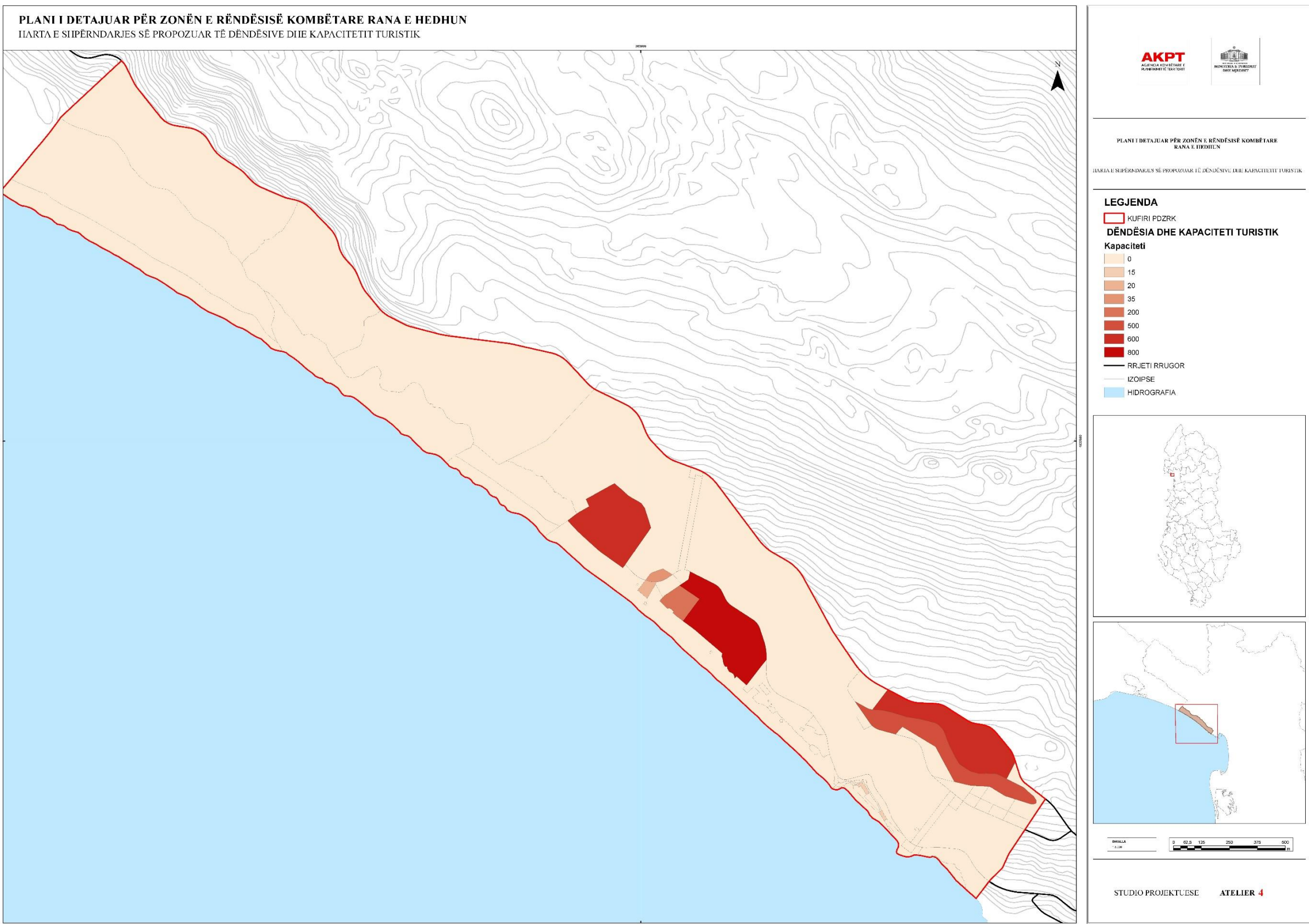
Nga vlerësimet e nevojave për investim në rrjetin e ujësjellës kanalizime, rrjetin elektrik, transportin, industrisë së turizmit dhe investimet në mbrojtjen e mjedisit, mund të dalim në një notë mesatare të përgjithshme e cila pasqyron ndikimin financiar të shfrytëzimeve të ndryshme të vijës bregdetare.

Falë shfrytëzimit turistik të vijës bregdetare dhe vlerësimit të nevojave për investim, mund të përafrojmë numrin optimal të turistëve. Bazuar në ekuilibrin mes shfrytëzimit të plazhit, kapacitetit shfrytëzues dhe nevojës për investim rezulton se kapaciteti optimal turistik për zonën e Rana është rreth 4000 turist

TABELA ZONA RANA-HEDHUR

Zona			Rana	Komente Shpjeguese
Sipërfaqe e zonës		ha	70.7	Të dhëna zyrtare dhe rezultate të hulumtimit
Sipërfaqe plazhi		m2	200,000	
Numri i pushuesve të shfrytëzimi të plazhit	Shfrytëzim maksimal	10m2/pushues	20,000	Normë ndërkombëtare të shfrytëzimit të plazhit.
	Shfrytëzim pothuajse maksimal	20m2/pushues	10,000	
	Shfrytëzim mesatar	30m2/pushues	6,670	
	Shfrytëzim pothuajse minimal	40m2/pushues	5,000	
	Shfrytëzim minimal	50m2/pushues	4,000	
Pjesa e turistëve mbi numrin total të vizitorëve			80%	Proporcion turist-vizitor ditor kombëtar është 80%-20%. Ky proporcion jo vetëm që pasqyron karakteristikat kombëtare, por është gjithashtu i ngjashëm me vijat bregdetare në përfaqësi të poleve urbane mesdhetare dhe i përafrohet proporcionalisht nevojave që ka një turist në territor dhe nevojave që ka një vizitor ditor.
Numri i turistëve	Shfrytëzim maksimal	Turist/shtretër	16,000	Vlerat maksimale të turistëve në funksion të shfrytëzimit të plazhit.
	Shfrytëzim pothuajse maksimal	Turist/shtretër	8,000	
	Shfrytëzim mesatar	Turist/shtretër	5,336	
	Shfrytëzim pothuajse minimal	Turist/shtretër	4,000	
	Shfrytëzim minimal	Turist/shtretër	3,200	
Vlerësimi i nevojave për investim	Vlerësimi I ndërhyrjes në trajtimin dhe rrjetin e ujërave të zeza	Shfrytëzim maksimal	2	Vlerësimi i nevojave për investim në rrjetin e ujësjellës kanalizime, rrjetin elektrik, transportin, industrisë së turizmit dhe investimet në mbrojtjen e mjedisit. Këto investime ndërlidhen ngushtë me numri i turistëve që do të frekuentojnë zonën dhe vlera e nevojshme për investimit, që limitohet nga mungesa e resurseve dhe infrastrukturës. Në këtë kontekst, bazuar në një vlerësim të mundësive dhe të kostos së nevojshme për të përballuar numrin e turistëve, është dhënë një notë nga 1 në 3, shfrytëzimit turistik të zonës.
		Shfrytëzim mesatar	2	
		Shfrytëzim minimal	3	
	Vlerësimi i ndërhyrjes në ujësjellës	Shfrytëzim maksimal	3	
		Shfrytëzim mesatar	3	
		Shfrytëzim minimal	3	
	Vlerësimi mesatar		2.7	

	Vlerësimi I ndërhyrjes në sistemin elektrik	Shfrytëzim maksimal	1	
		Shfrytëzim mesatar	2	
		Shfrytëzim minimal	2	
	Vlerësimi mesatar		1.7	
	Vlerësimi I ndërhyrjes transporti	Shfrytëzim maksimal	1	
		Shfrytëzim mesatar	1	
		Shfrytëzim minimal	2	
	Vlerësimi mesatar		1.3	
	Vlerësimi I ndërhyrjeve në fushën turizmit	Shfrytëzim maksimal	1	
		Shfrytëzim mesatar	2	
		Shfrytëzim minimal	2	
	Vlerësimi mesatar		1.7	
	Vlerësimi I ndërhyrjeve në fushën e mjedisit	Shfrytëzim maksimal	1	
		Shfrytëzim mesatar	1	
		Shfrytëzim minimal	2	
	Vlerësimi mesatar		1.3	
Mesatare e vlerësimit total		1.7	Bazuar në notën mesatare që pasqyron ndikimin financiar të shfrytëzimeve të ndryshme të vijës bregdetare, bëhet e mundur vlerësimi i një kapaciteti optimal, mbi të cilin kostot e investimeve për turist do të ishte tepër i larta dhe nën të cilin investimet nuk do të përfitonin nga ekonomia e shkallës.	
Numri mesatar i turistëve		4,221.9		
Kapaciteti optimal I turistëve për zonë.		4,000		



Harta 2 . Harta e Shpërndarjes së propozuar të kapacitetit turistik

1.2.Përdorimi i Detajuar i Tokës

Kufiri i zonës Rana e Hedhun zë një sipërfaqe prej 314.91 Ha. Për qëllime planifikimi, bazuar në legjislacion në fuqi territori ndahet në sisteme territoriale. Në territorin e Ranës së Hedhun gjenden 3 sisteme territoriale nga 5.

Sistemi urban

Sistemi urban zë një sipërfaqe prej 38.4 ha të zonës në studim. Zhvillimi urban është i orientuar drejt strukturave hoteliere jo më shumë se tre kate. Shtrirja e këtyre strukturave është në tre zona, e ndikuar dhe nga vetë relievi dinamik që ka Rana e Hedhun.

Sistemi natyror

Territori i Ranës së Hedhun ka një sipërfaqe prej 262.3 ha që i përket sistemit natyror. Ky sistem zë sipërfaqen më të madhe në totalin e territorit. Sistemi natyror i jep zonës vlera të veçanta peisazhistike.

Sistemi infrastrukturor

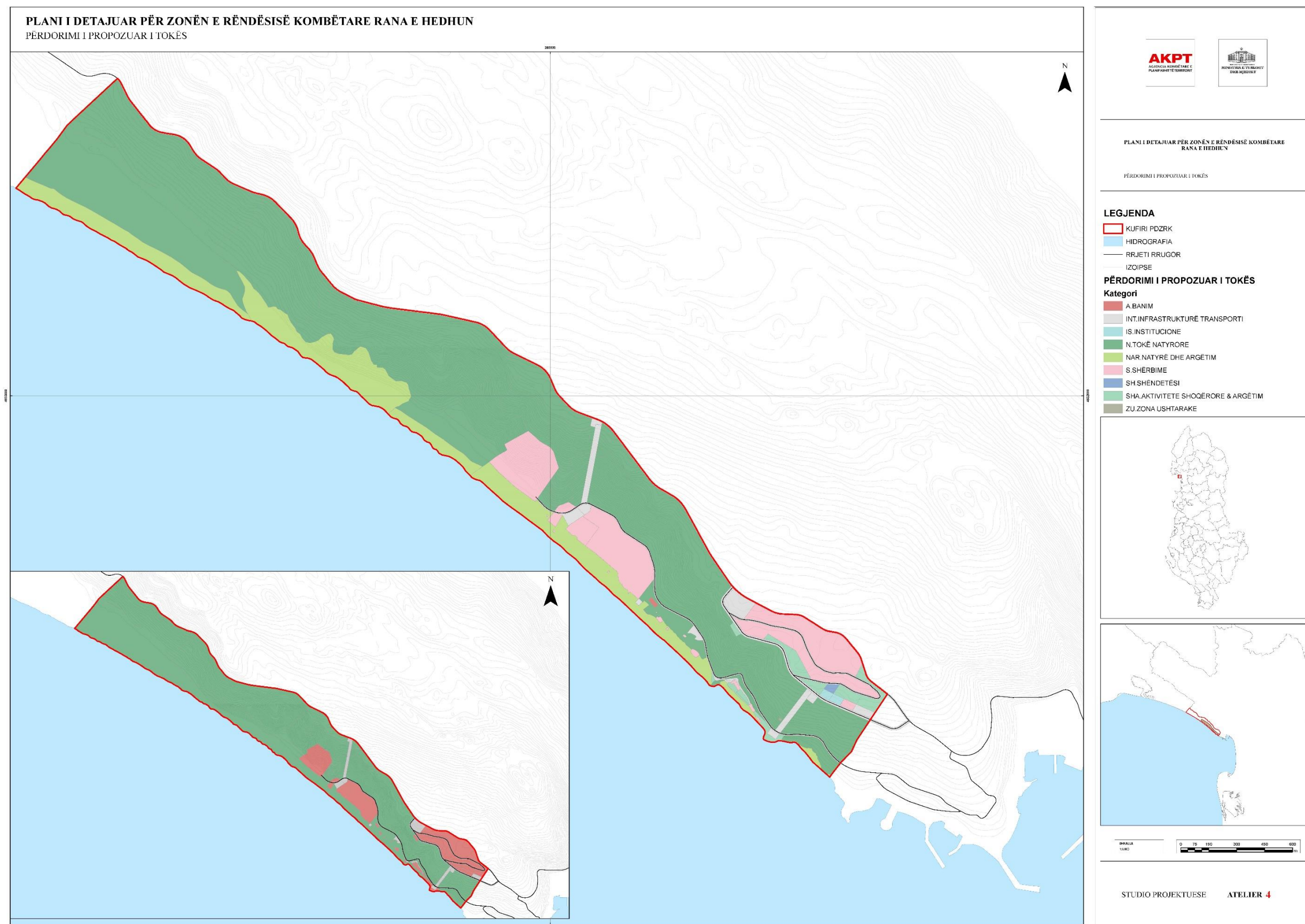
Sistemi infrastrukturor zë një sipërfaqe prej 14.2 ha. Sistemi infrastrukturor është dhe sistemi i cili ka ndikuar dhe në zhvillimet e sistemit urban. Në zonë gjenden akse të rëndësishme lidhëse si rruga Shëngjin-Velipojë që kalon në veri-lindje të zonës. Aksi Shëngjin-Rana e Hedhun i cili ka lidhje dhe me rrugën e Shëngjin-Velipojës. Si dhe akset e brendshme të zonës të cilat mundësojnë aksesin si brenda resorteve apo dhe lidhjen e tyre me qytetin e Shëngjinit apo zonat përreth.

Nëse bëjmë një krahasim të përdorimit aktual të tokës me 22 kategoritë e VKM 686, vërejmë që territori i Ranës së Hedhun përmban 9 kategori. Dominuese është kategoria N Tokë Natyrore 217.76 ha, e ndjekur nga NAR Natyrë dhe Argëtim 44.53 Ha, me nënkategorinë e vetme Plazhe (NAR2), Shërbime 32.2 ha sipërfaqja që zë kjo kategori është rritur duke e krahasuar me situatën ekzistuese që ka pasur në zonë. INT Infrastrukturë Transporti 14.2 ha. Dy kategoritë e reja të cilat shtohen në zonë janë IS Institucione dhe SH Shëndetësi.

Nga tabela vihet re se dominon sistemit natyror . Kjo tregon që pavarsisht zhvillimeve urbane dhe atyre infrastrukturorë është ruajtur karakteri natyror, duke u trajtuar si një zonë me vlera të vecanta peizazhistike.

KODI I SISTEMIT	SISTEMI	SIP(m ²)	%	KODI	KATEGORIA	SIP(m ²)
U	URBAN	383 829	12.2	A	BANIM	1 186
				S	SHËRBIME	322905,7
				IS	INSTITUCIONE	5151,5
				SH	SHËNDETËSI	2561.5
				SH A	AKTIVITETE SHOQËRORE DHE ARGËTIMI	51856,5
				ZU	ZONA USHTARAKE	168
IN	INFRASTRUKTUROR	142 155	4.5	INT	INFRASTRUKTURË TRANSPORTI	142 155
N	NATYROR	2 623 031	83.3	N	TOKË NATYRORE	2 177 633,4
				NAR	NATYRË DHE ARGËTIM	445 397,5

Tabela 2. Sistemet dhe kategoritë e tokës



Harta 3. Përdorimi i propozuar i tokës

Kategoritë e përdorimit të tokës

Të ndikuar nga zhvillimi që propozohet në zonë lind nevoja e një analize të situatës urbane. Në sistemin urban të zonës në studim bëjnë pjesë kategoritë: Banim, Shërbime, Aktivitete shoqërore dhe argëtimi, Institucione, Shëndetësi dhe Zonë ushtarake.

Banim

Në këtë kategori bëjnë pjesë objektet me karakter banimi. Në këtë kategori banimi përfshihen:

Objekte banimi "Shtëpi të Dyta" të pozicionuara afër vijës bregdetare. Pavarësisht se kjo kategori përfaqësohet në zonën në studim, numri i banorëve është mjaft i ulët dhe karakterizohet kryesisht nga banorë sezonal.

Shërbime

Duke qënë një zonë e orjentuar kryesisht drejt turizmit bregdetar strukturat e propozuara dhe ekzistuese kanë përkatësisht funksione si: resorte, hotele, bar restorante apo kamping. Kjo kategori është mbizotëruese përse i përket sistemit urban.

Institucione

Në këtë kategori përfshihen Institucione financiare të tipit Bankë, të cilat shërbejnë për plotësimin e nevojave të banorëve të zonës

Shëndetësi

Kjo kategori përfshin shërbim ambulator I cili I shërben jo vetëm personave të akomoduar në zonën e resorteve por dhe pushuesve të tjerë.

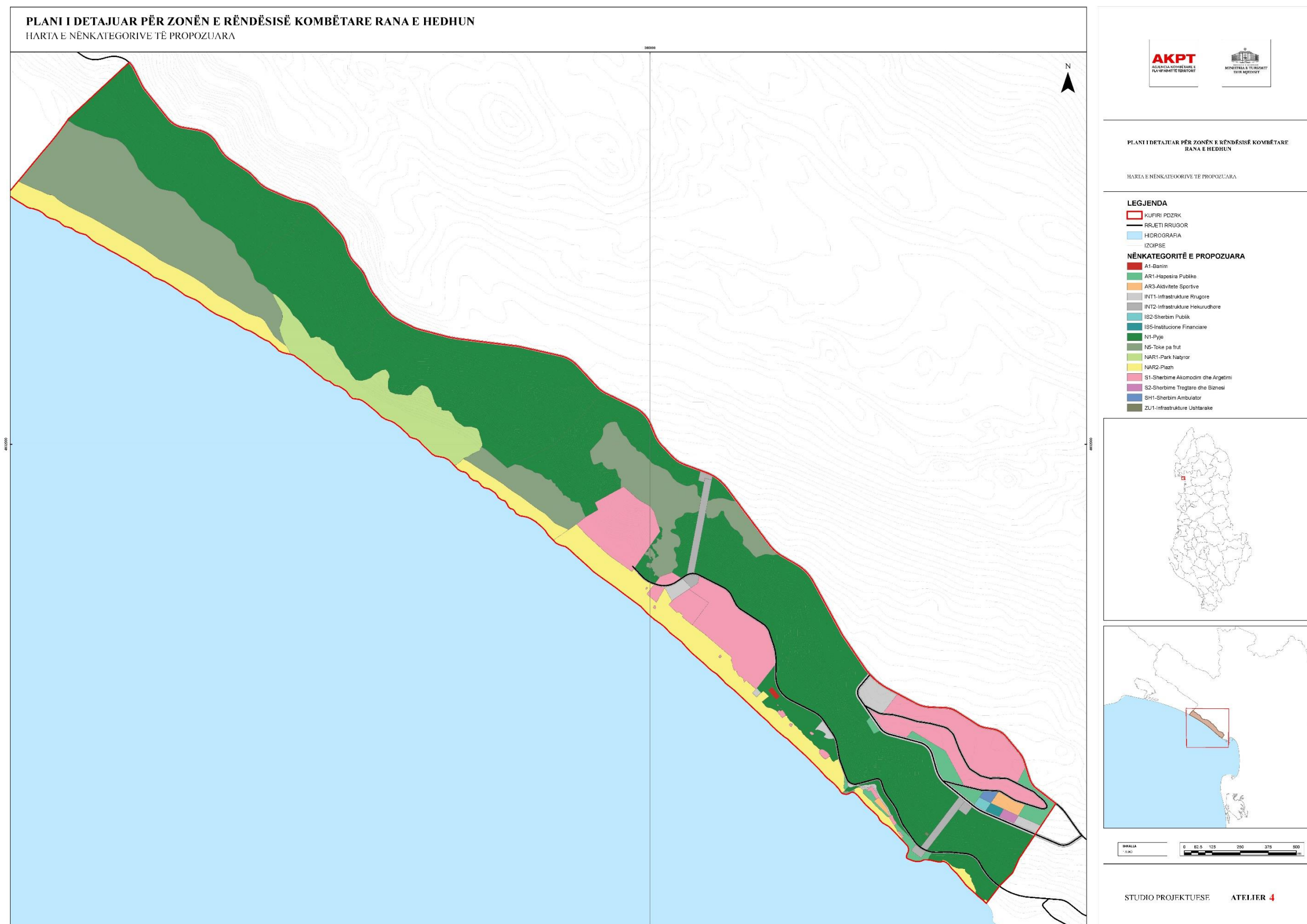
Aktivitete shoqërore dhe argëtimi

Në këtë kategori përfshihet një hapësirë që ka terrene sportive si fusha voleybolli, basketbolli apo sporte të tjera. Gjatë sezonit turistik shumica e bizneseve në zonë shfrytëzojnë hapësirën e rërës për aktivitete sportive dhe rekreacion (sezonale), si për shëmbull: beachvolley; football etj.

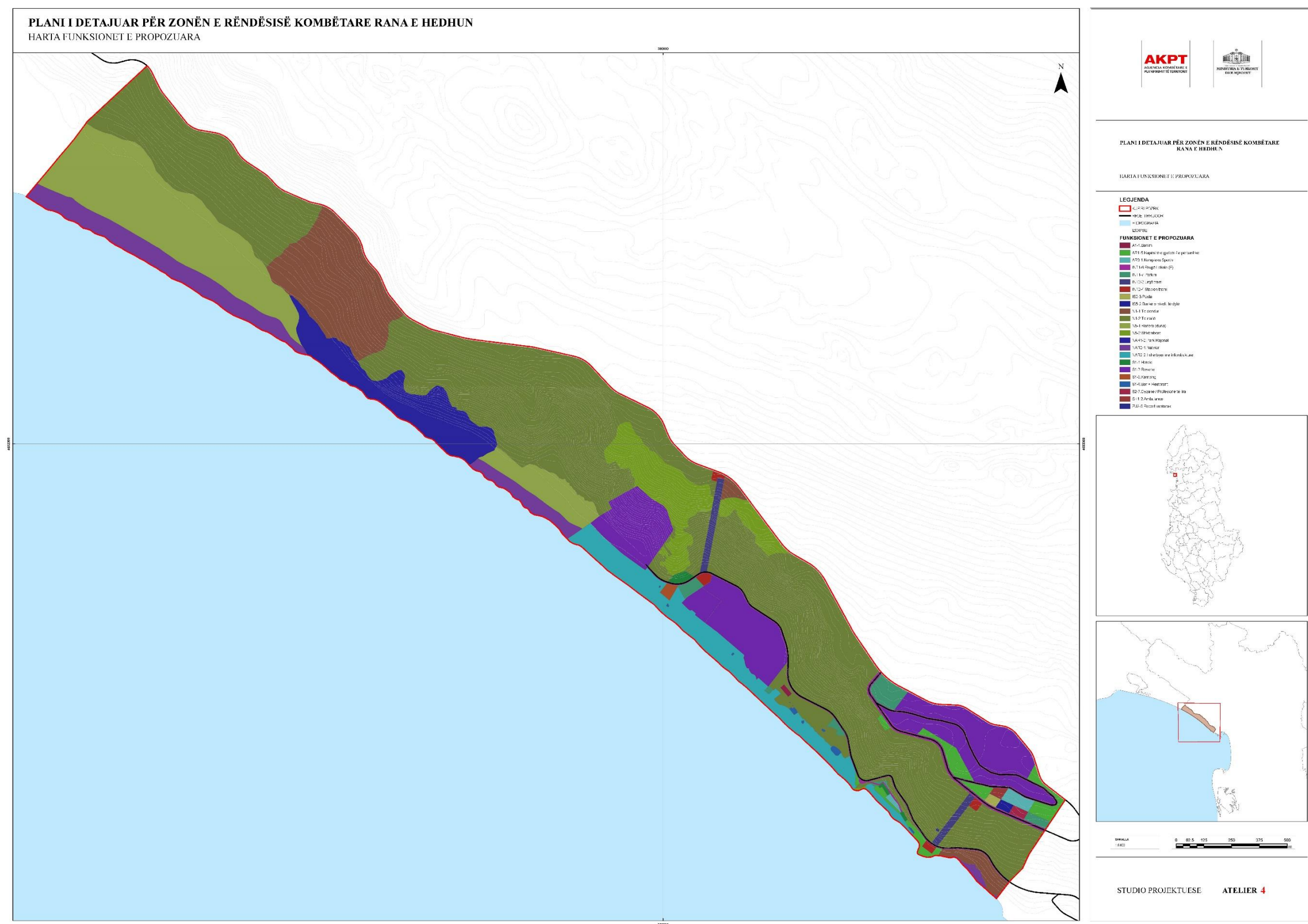
Zonë Ushtarake

Përfshin godinat e repartit ushtarak që ndodhet pranë Portit të Shëngjinit. Elementë të infrastrukturës ushtarake, si tunele dhe galeri gjenden në brendësi të shpatit të Malit të Rencit. Duke qënë infrastrukturë

nëntokësore, këto element nuk evidentohen në hartën e përdorimit të tokës, por janë dëshmi e karakterit të fort ushtarak që ka patur dikur zona e Ranës së Hedhun.



Harta 4. Harta e nënkategorive të propozuara



Harta 5. Harta funksionet e propozuara

1.3.Konvertimet e sistemeve

Përgjatë viteve në territorin e Ranës së Hedhun, kanë ndodhur ndryshime, të cilat kanë ndikuar në gjendjen ekzistuese të tokës. Bazuar nga zhvillimet e propozuara gjatë hartimit të planit të zhvillimit turistik, është bërë e mundur të kuptohen ndërhyrjet e konsideruara prioritare për zonën.

Në bazë të strategjisë dhe zhvillimit të ardhshëm në territorin e Ranës së Hedhun do të akomodohen rreth 4000 pushues. Për të bërë akomodimin dhe mbulimin me shërbime është sygjëruar ndërtimi i struktura të cilat do të ndikojnë jo vetëm në përmirësimin e jetës urbane të banorëve por do i përgjigjen dhe kërkesave të turizmit në nivel kombëtar e rajonal.

Rana e Hedhun është një zonë kryesisht natyrore, mbizotëron sistemi natyror duke zënë rreth 97% të sipërfaqes së zonës në studim. Duke marrë në konsideratë zhvillimin e zonës si dhe rritjen e kapacitetit pushues është e nevojshme konvertimi nga sistemi natyror në atë urban për krijimin e hapësirave akomoduere, shtimin e shërbimeve si dhe facilitetet e tjera.Konvertimi nga sistemi natyror në urban është dhe ndërhyrja më e madhe parësore në zonë, çka do të ketë nevojë për shtimin dhe të infrastukturës mbështetëse si rrugore, energjitike, telekomunikacioni, ujësjellës-kanalizime etj. Kështu që kemi konvertim nga sistemi natyror në atë infrastrukturor. Sistemi natyror pas zhvillimeve urbane të propozuara zë një sipërfaqe prej 83.3% të sipërfaqes të gjithë territorit.

Një ndër projektet më me më shumë impakt në zonë është dhe aksi rrugor Shëngjin-Velipojë, me propozimin e këtij projekti kemi konvertim nga sistemi urban në atë infrastrukturor, ky konvertim do të ndodhë në kufirin veri-lindor të zonës së Ranës së Hedhun.

Resortet turistike të cilat do të pozicionohen përkatësisht në pjesën jug-lindore të zonës (në pllajën e Malit të Rencit); në hapësirën pranë bregdetit dhe afër resortit Princ Adriatik; në afërsi me dunat ranore në drejtim të Monumentit Rana e Hedhun. Ndërhyrjet në zonë do të jenë me struktura të lehta, jo masive por që kemi konvertim të sistemit nga natyror në urban.Sistemi urban zë 12.2% të territorit nga 0.95% sipërfaqe që zinte më parë.

Bazuar në projeksionet e zhvillimit të turizmit për zonën Rana e Hedhun lindi nevoja e konvertimit të sistemeve

Ndërhyrjet prioritare të marra në zonë janë pasqyruar nevojat për konvertime sistemi.

Konvertim nga Sistem Natyror në Infrastrukturor

1. Ndërtimi i rrugës Shëngjin-Velipojë
2. Ndërtimi i rrugëve të brendshme prënda zonës
3. Zgjerimi i aksit të lëvizjes Rana e Hedhun-Shëngjin

Konvertim nga Sistem Natyror në Sistem Urban

1. Ndërtimi i strukturave Hoteliere
2. Ndërtimi i strukturave të akomodimit turistike mikse

3. Ndërtimi i një zone me aktivitete sportive

4. Ndërtimi i infrastrukturës hekurudhore, linjë trami

1.4.Njësitë dhe nënnjësitë territoriale

Shpjegim i njësive me vete

1.4.1. Njësia 1

Funksioni i kësaj njësie është repartit ushtarak. Ndërtesa ekzistuesenë zonë është pjesë e repartit ushtarak të Shëngjinit Në këtë zonë zhvillimi do mbetet objekt ekzistues me të njëjtin funksion aplikohet konservim.

1.4.2. Njësia 2

Në këtë njësi ndodhet një objekt ekzistues me funksion bar restorant. Objekti është funksional kryesisht vetëm gjatë sezonit veror dhe shërben në zonën e plazhit Rana e Hedhun. Në këtë zonë zhvillimi do mbetet objekt ekzistues me të njëjtin funksion.

1.4.3. Njësia 3

Në këtë njësi zhvillimi do të qëndrojnë objektet ekzistues të tipit vila banimi, me një sipërfaqe prej 1186 m² Lartësia e objekteve ekzistuese është 2 kat. Në këtë zonë zhvillimi do mbetet objekt ekzistues me të njëjtin funksion.

1.4.4. Njësia 4

Në këtë njësi ndodhet një objekt ekzistues me funksion bar restorant. Objekti është funksional kryesisht vetëm gjatë sezonit veror dhe shërben në zonën e plazhit Rana e Hedhun. Në këtë zonë zhvillimi do mbetet objekt ekzistues me të njëjtin funksion.

1.4.5. Njësia 5

Në këtë njësi bën pjesë një strukturë kamping e ndërtuar nga një fondacion, e pozicionuar në fashën e parë të bregut e cila shërben për akomodim. Në këtë zonë zhvillimi do mbetet objekt ekzistues me të njëjtin funksion. Sipërfaqja e truallit ku është zhvilluar kjo strukturë është 3586 m².

1.4.6. Njësia 6

Në këtë njësi përbëhet pjesë dy struktura në gjendje jo të mirë, prandaj sygjerohet rikonstruktim i saj. Funksioni i propozuar është bar-restorant i cili do të shërbejë në zonën e plazhit. Në këtë zonë zhvillimi do mbetet objekt ekzistues me të njëjtin funksion.

1.4.7. Njësia 7

Në këtë njësi ndodhet një objekt ekzistues me funksion bar restorant. Objekti është funksional kryesisht vetëm gjatë sezonit veror dhe shërben në zonën e plazhit Rana e Hedhun. Në këtë zonë zhvillimi do mbetet objekt ekzistues me të njëjtin funksion.

1.4.8. Njësia 8

Në këtë njësi ndodhet një objekt ekzistues me funksion bar restorant. Objekti është funksional kryesisht vetëm gjatë sezonit veror dhe shërben në zonën e plazhit Rana e Hedhun. Në këtë zonë zhvillimi do mbetet objekt ekzistues me të njëjtin funksion.

1.4.9. Njësia 9

Në këtë njësi ndodhet një objekt ekzistues me funksion bar restorant. Objekti është funksional kryesisht vetëm gjatë sezonit veror dhe shërben në zonën e plazhit Rana e Hedhun.

1.4.10. Njësia 10

Në këtë njësi ndodhet një objekt ekzistues me funksion bar restorant. Objekti është funksional kryesisht vetëm gjatë sezonit veror dhe shërben në zonën e plazhit Rana e Hedhun.

1.4.11. Njësia 11

Njësia 11 përbëhet nga 3 nënë njësi përkatësisht nënnjësia 11/1 me funksion hapësirë publike, park urban, nënnjësia 11/2 terren sportiv dhe nënnjësia 11/3 shërbime akomodimi dhe argëtimi të tipit hotelier. Në këtë zonë zhvillimi do mbetet objekt ekzistues në funksion të rezervuarit. Do të ristrukturohet vetëm hapësira e gjelbër perreth.

1.4.12. Njësia 12

Në këtë njësi ndodhet një objekt ekzistues me funksion bar restorant. Objekti është funksional kryesisht vetëm gjatë sezonit veror dhe shërben në zonën e plazhit Rana e Hedhun. Sipërfaqja e njësisë është 100 m²

1.4.13. Njësia 13

Në këtë zonë zhvillimi, është e domosdoshme të kryhet një zbërthim dhe një detajim i mëtejshëm i programit orientuar drejt ofrimit të shërbimeve akomoduese dhe argëtuese., Zhvillimi do të paraprihet nga skema shpërndarjeje të objekteve. Sipërfaqja e kësaj njësie është 78296 m². Lartësia maksimale e propozuar është deri në 2 kate.

1.4.14. Njësia 14

Në këtë njësi kemi zhvillim, funksioni i propozuar i kësaj hapësire e gjelbërt e përbashkët e cila do të dedikohet për pikë vrojtimi (panoramike). Sipërfaqja e kësaj njësie është 2560 m².

1.4.15. Njësia 15

Në këtë zonë, është e nevojshme sistemimi i hapësirave përreth. Sipërfaqja arrin deri në 939 m² e cila i dedikohet hapësirës së gjelbërt të përbashkët.

1.4.16. Njësia 16

Në këtë zonë propozohet prishja e një objekti bar-restorant dhe zhvillimi i zonës. Sipërfaqja e njësisë është 105100m². Në këtë zonë është i nevojshëm zhvillimi me anë të strukturave akomoduese lartësia e propozuar 2 kat. Si dhe nevojitet sistemimi i hapësirave përreth Objektet do të kenë funksion miks, duke shërbyer në funksion hotele, shërbimeve si dhe parkimit. Parkimi do të shërbejë për banorët e këtij resorti.

1.4.17. Njësia 17

Në këtë njësi ndodhet një objekt ekzistues me funksion bar restorant. Objekti është funksional kryesisht vetëm gjatë sezonit veror dhe shërben në zonën e plazhit Rana e Hedhun. Në këtë zonë zhvillimi do mbetet objekt ekzistues me të njëjtin funksion. Sipërfaqja e kësaj njësie është 730m².

1.4.18. Njësia 18

Në këtë njësi propozohet zhvillim. Në një sipërfaqe prej 4235 m² propozohet zhvillimi i hoteleve me lartësi maksimale të propozuar prej 2 katesh.

1.4.19. Njësia 19

Kjo njësi përbëhet nga 3 nënnjësi 19/1 ku nevojitet sistemimi i hapësirës si dhe kthimji i saj në një hapësirë urbane rekreative. 19/2 dhe 19/3 në këto nën njësi zhvillimi do të mbetet objekt ekzistues.

1.4.20. Njësia 20

Kjo njësi përbëhet nga 3 nën njësi 20/1 propozohet të zhvillohet si kompleks sportiv në funksion të zhvillimit të gjithë zonës 21/2 e cila propozohet dyqane me një sipërfaqe të ndërtuar prej 400 m² dhe nënnjësia 21/3 e cila propozohet të zhvillohet si institucion financiar, banke në një sipërfaqe të ndërtuar prej 380 m².

1.4.21. Njësia 21

Kjo njësi përbëhet nga 3 nën njësi 21/1 propozohet të zhvillohet hapësirë e gjelbërt në funksion të dy nënnjësisë 21/2 e cila propozohet shërbim ambulator me një sipërfaqe të ndërtuar prej 345 m² dhe nënnjësia 21/3 e cila propozohet të zhvillohet si shërbim publik, postë në një sipërfaqe të ndërtuar prej 340 m².

1.4.22. Njësia 22

Njësia ndahet në dy nën njësi në nënnjësinë 22/1 kemi zhvillim. Në këtë zonë zhvillimi, është e domosdoshme të kryhet një zbrëthim dhe një detajim i mëtejshëm i programit orientuar drejt ofrimit të shërbimeve akomoduese dhe argëtuese., Zhvillimi do të paraprihet nga skema shpërndarjeje të objekteve. Sipërfaqja e kësaj njësie është 60570 m². Lartësia maksimale e propozuar është deri në 3 kate. Në nënnjësinë 22/2 propozohet të zhvillohet hapësirë e gjelbërt në funksion të nënnjësisë tjetër.

1.4.23. Njësia 23

Njësia ndahet në dy nën njësi në nënnjësinë 23/2 kemi zhvillim. Në këtë zonë zhvillimi, është e domosdoshme të kryhet një zbrëthim dhe një detajim i mëtejshëm i programit orientuar drejt ofrimit të shërbimeve akomoduese dhe argëtuese., Zhvillimi do të paraprihet nga skema shpërndarjeje të objekteve. Sipërfaqja e kësaj njësie është 82600 m². Lartësia maksimale e propozuar është deri në 3 kate. Në nënnjësinë 23/1 propozohet të zhvillohet hapësirë e gjelbërt në funksion të nënnjësisë 23/2

1.4.24. Njësia 24

Njësia përbëhet nga 3 nënnjësi në të cilat do të ruhet karakteri natyror po pasur ndërhyrje ne zonë. Përkatësisht nënnjësitë janë pyje të dendur dhe pyje të rrallë.

1.4.25. Njësia 25

Njësia 25 ndahet në dy nënnjësi ku synohet konservimi pasi kemi nënnjësinë 25/2 pyll të rrallë nënnjësinë 25/3 tokë shkëmbore pa frut dhe nënnjësinë 25/1 plazh të shërbyer me infrastrukturë me një sipërfaqe 7700m².

1.4.26. Njësia 26

Kjo njësi ka një sipërfaqe prej 4650m², synohet konservim pasi zona është plazh natyror.

1.4.27. Njësia 27

Përbëhet nga dy nën njësi 27/1 tokë ranore duna me sipërfaqe 334500m² dhe nënnjësia 27/2 plazh natyror me sipërfaqe 3005m². Në të dyja nënnjësitë rekomandohet konservim.

1.4.28. Njësia 28

Njësia zë një sipërfaqe prej 142095 m² me funksion plazh i shërbyer me infrastrukturë. Në këtë zonë kemi konservim pasi synohet të parandalohet fenomeni i ndërtimeve në fashën e parë të detit

1.4.29. Njësia 29

Njësia përbëhet nga 2 nënnjësi në të cilat do të ruhet karakteri natyror po pasur ndërhyrje ne zonë. Përkatësisht nënnjësitë janë pyje të dendur dhe pyje të rrallë.

1.4.30. Njësia 30

Përbëhet nga dy nën njësi 30/1 tokë ranore duna me sipërfaqe 1390m² dhe nënnjësia 30/2 plazh natyror me sipërfaqe 1280m². Në të dyja nënnjësitë rekomandohet konservim.

1.4.31. Njësia 31

Kjo njësi zë një sipërfaqe prej 150027 m², i cila është dhe zona që zë Monumenti natyror Rana e Hedhun. Në këtë zonë synohet konservim duke ndaluar reptesisht zhvillimin me nje buffer prej 200 m nga ky kufi.

1.4.32. Njësia 32. 33 .34. 35

Këto njësi kanë funksion pyje të rrallë, në këto njësi rekomandohet konservim me qëllim ruajtjen e peizazhit dhe karakterit natyror të zonës.

1.4.33. Njësia 36

Përbëhet nga 3 nën njësi 36/1 është rruga ekzistuese 36/2 dhe 36/3 janë dy hapësira për parkim. Në këto nënnjësi aplikohet rigjenerim.

1.4.34. Njësia 37 dhe 38

Janë dy njësi me funksion ekzistues parkimi, synohet rigjenerim.

1.4.35. Njësia 39

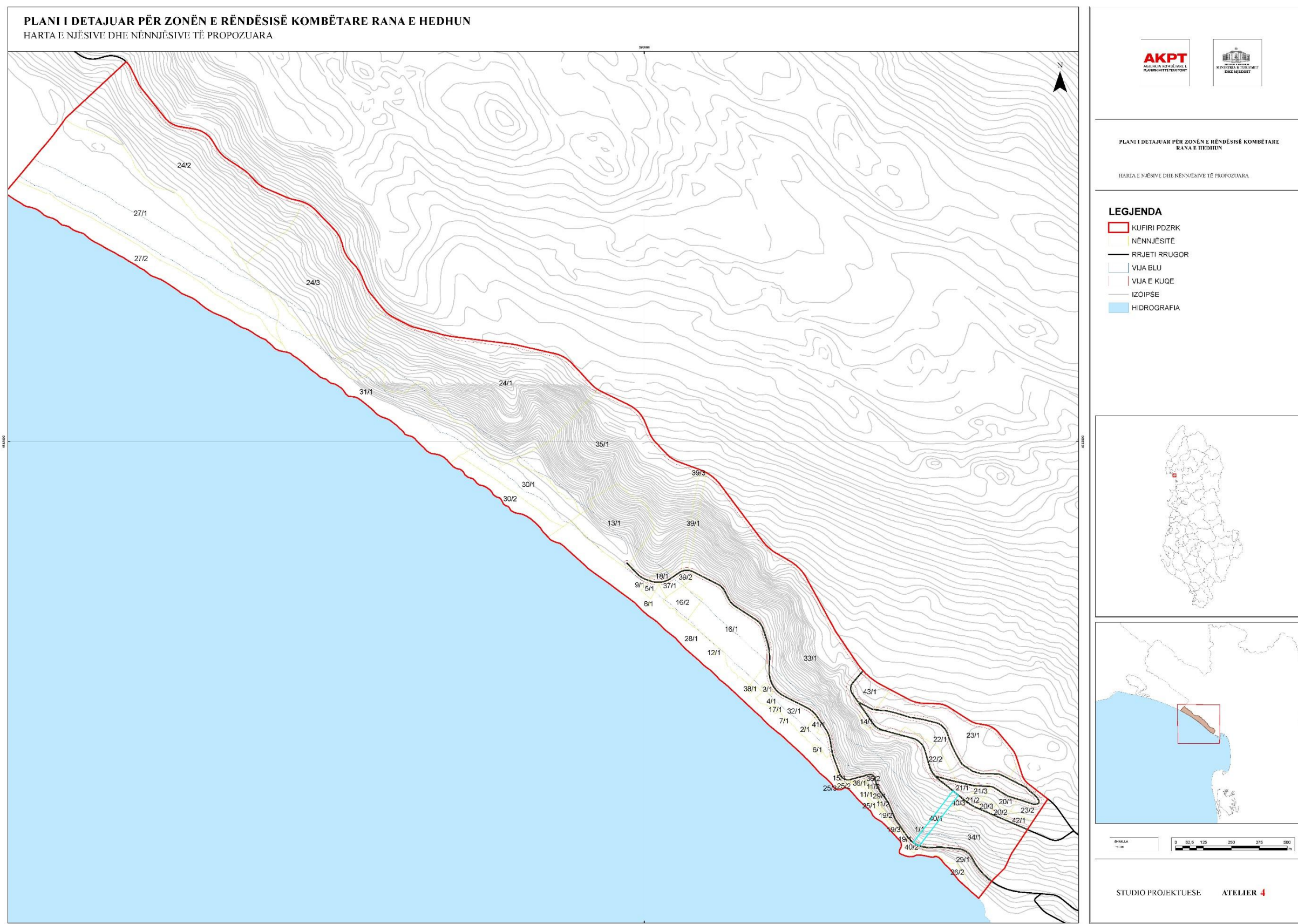
Përbëhet nga 3 nënnjësi, 39/1 propozohet ndërtimi i një linje trami kremalieri 39/2 dhe 39/3 janë dy stacionet e propozuara që do i shërbejnë kësaj linje hekurudhore.

1.4.36. Njësia 40

Përbëhet nga 3 nënnjësi, 40/1 propozohet ndërtimi i një linje trami kremalieri 40/2 dhe 40/3 janë dy stacionet e propozuara që do i shërbejnë kësaj linje hekurudhore.

1.4.37. Njësia 41 ,42 dhe 43

Në këto njësi propozohet zhvillim infrastrukturë rrugore e tipit parkim. Kemi urbanizim në njësitë 42 dhe 43, ndërsa në njësinë 41 kemi rigjenerim.



Harta 6. Harta e njësive dhe nënnjësive të propozuara

1.5. Tipologjitë e Propozuara Hapësinore

Duke konsideruar tiparet morfologjike të ngjashme, pozicionin gjeografik, infrastrukturën, Rana e Hedhun cilësohet si një zonë me shtrirje përgjatë bregdetit duke ndjekur gjatësinë e aksit të lëvizjes, paralel me detin. Kjo shtrirje ndikohet nga karakteri turistik që mbart zona. E ndjekur nga tre zonat e zhvillimit të strukturave akomoduese të tipit hoteliere kemi shtimin e strukturave hoteliere të cilat tashmë zenë një përqindje të konsiderueshme në territor. Në bazë të tipologjisë hapësinore dhe arkitektonike të objekteve në zonë dallojmë këto struktura:

Struktura

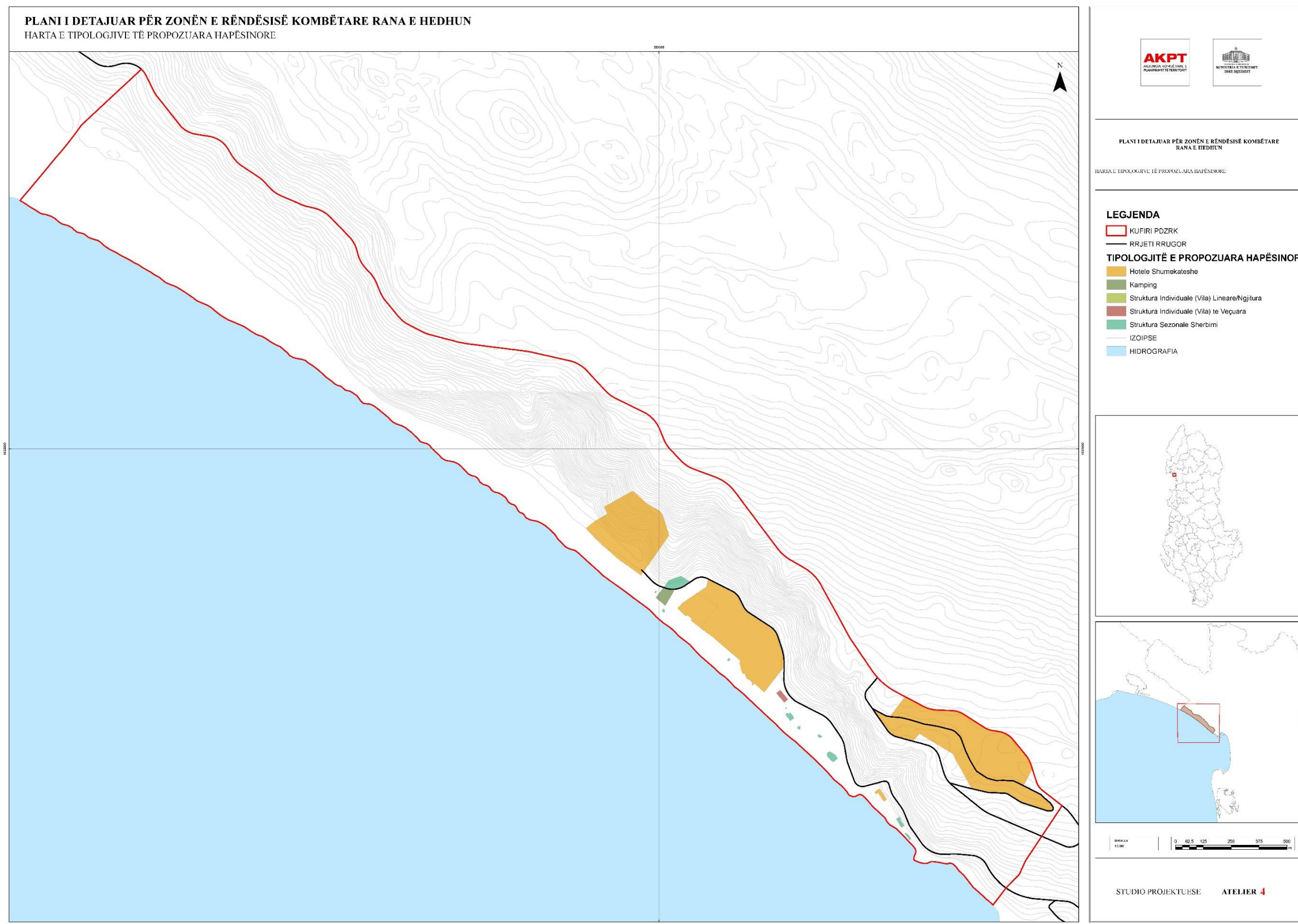
Struktura sezonale shërbimi kryesisht të vendosura përgjatë fashës së bregut, struktura druri, me funksion bar-restorante.

Struktura individuale vila të veçuara Në këtë tipologji bëjnë pjesë stukturat vila të dyta të cilat nuk kanë funksion primar banimi apo akomodim turistik por shërbejnë për përdorim të përkohshëm kryesisht gjatë sezonit të verës. Këto struktura kanë qënë ekzistuese në zonë.

Struktura hoteliere shumëkatëshe me funksion kryesor akomodues. Kjo tipologji zë përqindjen më të madhe në territor. Duke qënë që është një tipologji e shtuar në zonës me qëllim zhvillimin turistik dhe shtimin e kapacitetit akomodues por jo vetëm.

Kamping strukturë ekzistuese e ndërtuar nga një fondacion, e pozicionuar në fashën e parë të bregut e cila shërben për akomodim, por e rishtrukturuar

Karakteristikë e të gjitha strukturave është shtrirja në terren kryesisht jo të sheshtë por të modifikuar me anë të gërryerjeve apo mbushjeve.

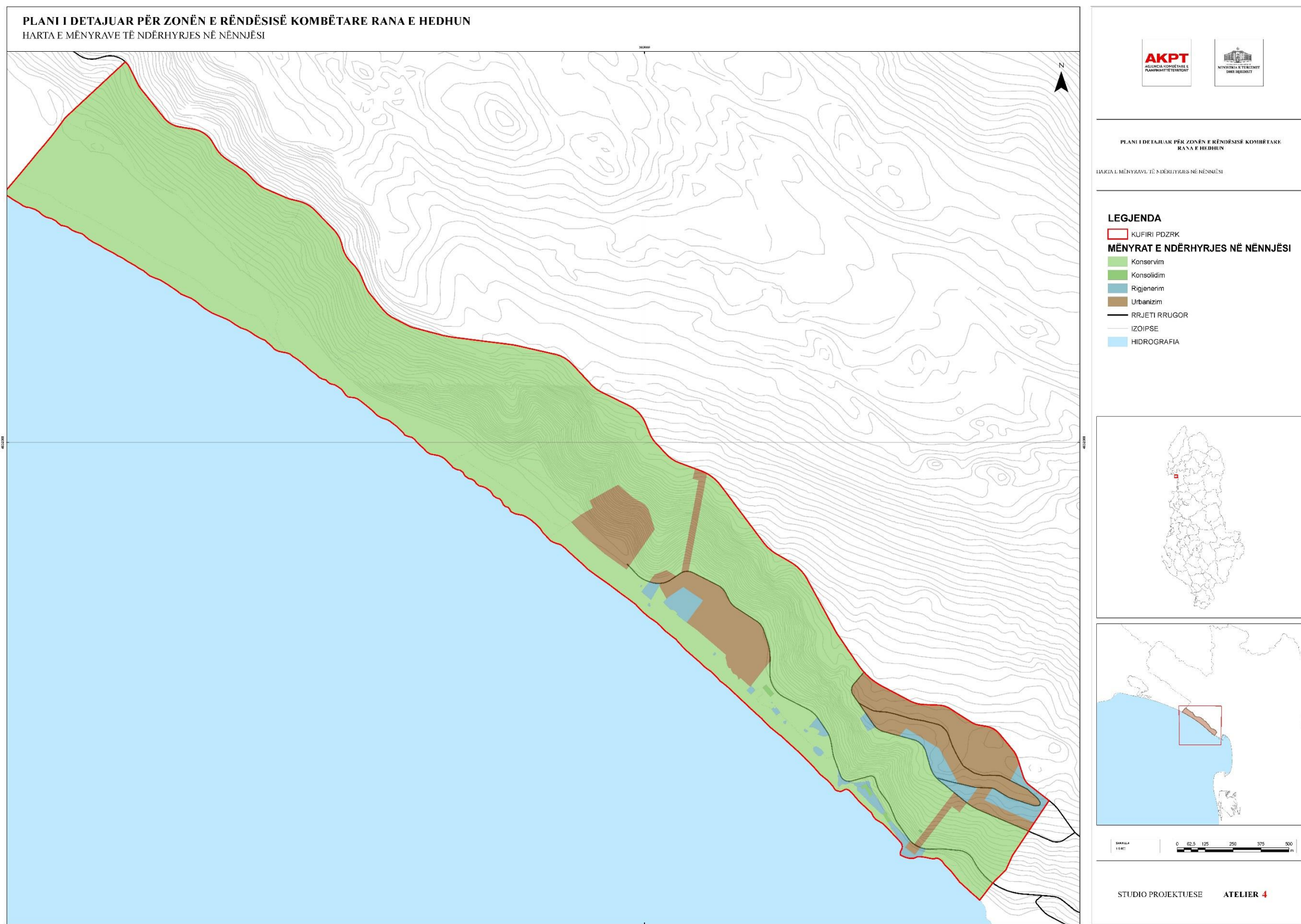


Harta 7. Harta e tipologjive të propozuara hapësinore

1.6.Mënyrat e ndërhyrjes në territor

Qëllimi i ndërhyrjes (zhvillimit ose kufizimit të zhvillimit) në zona të caktuara, i cili tregon objektivat që duhet të arrihen nëpërmjet zhvillimit/ndërhyrjes së autorizuar në zonën përkatëse, është kategorizuar në kategoritë e mëposhtme. Ndërhyrja në zonë mund të ketë një ose më shumë nga qëllimet e mëposhtme.

- a) **Rigjenerim/ përtëritje:** procesi i përmirësimit të kushteve ekonomike, fizike, sociale dhe mjedisore të një territori apo ndërtimi.
- b) **Konsolidim:** procesi i zhvillimit të territorit, i cili ka për qëllim përmirësimin dhe forcimin e infrastrukturës e të strukturës urbane ekzistuese, duke nxitur ndërtimin brenda zonave të urbanizuara.
- c) **Urbanizimi:** procesi i ndërhyrjes në territor nëpërmjet zhvillimeve të reja, i cili sjell ndryshime të strukturës së popullsisë dhe territorit, në funksion të rritjes së sistemit urban.
- d) **Konservim:** procesi i ruajtjes dhe i mbrojtjes së një territori ose ndërtimi të caktuar në formën e tij ekzistuese/aktuale.
- e) **Krijim:** kjo ndërhyrje synohet në Sistemet Natyrore, ku nga toka pa ndërtime synohet krijimi i zonave për zhvillimin e turizmit.

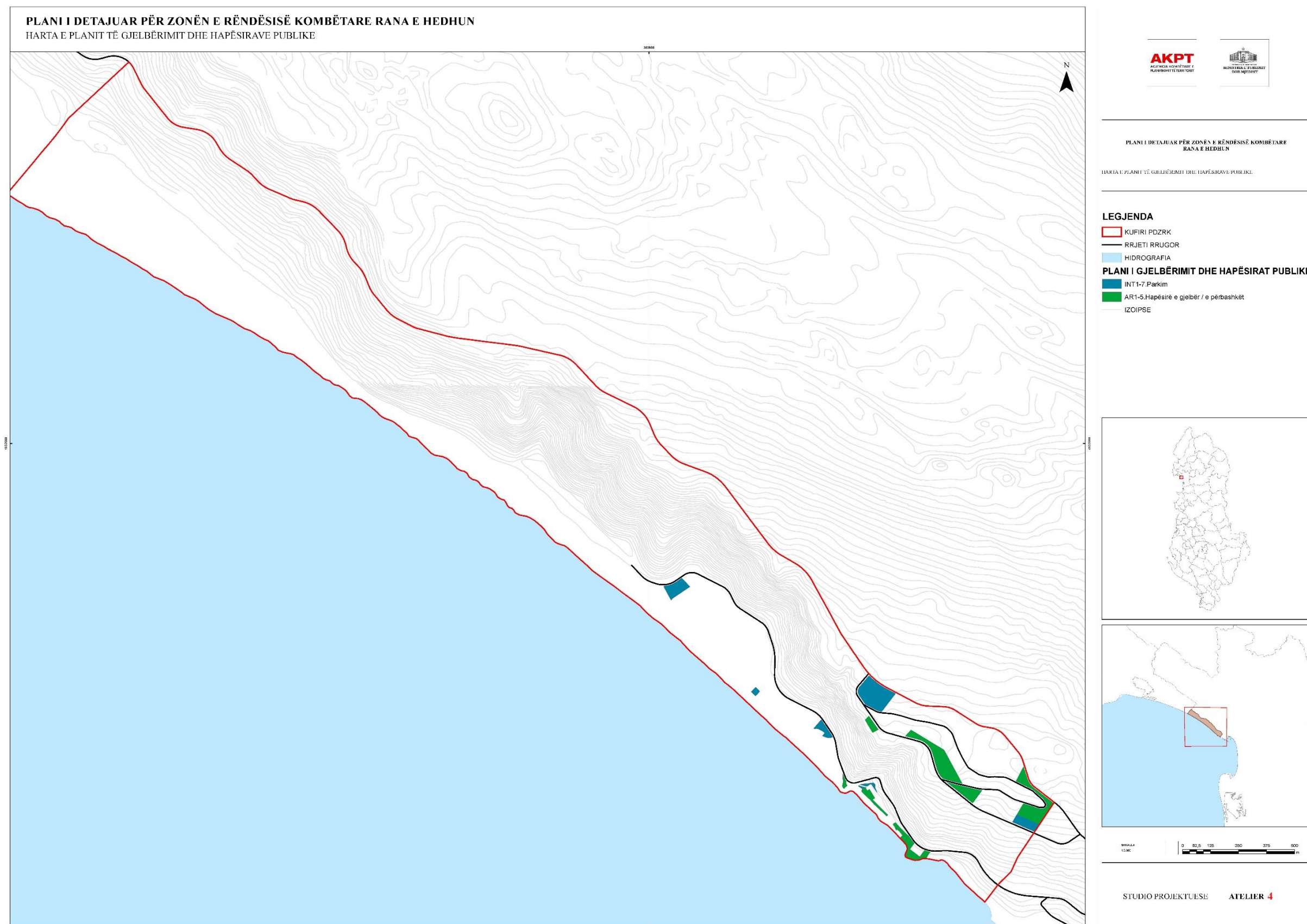


Harta 8. Hata e mënyrave të ndërhyrjes në nënnjësi

1.7.Hapësirat e gjelbra dhe publike

Me qëllim mbrojtjen e përbërësve të mjedisit dhe peizazhit, rekomandohen këto masa:

- Në njërën anë të zonës janë propozuar aktivitete sportive por pa i dëmtuar vlerat natyrore. Gjithashtu propozimi ynë lidhet dhe me ruajtjen e kanalit ekzistues i cili është një vlerë e shtuar për zonën tonë, për të cilin parashikohet të kthehet në karakterin e tij, i vetërrjedhshëm. Përgjatë kanalit parashikohet të krijohet një fashë e gjelbër me gjelbërim autokton të zonës. Ruajtja e tij ndikon në mënyrë direkte mbi mikroklimën e zonës duke rritur kështu komfortin urban dhe duke ruajtur habitatin sot shumë të vlerësuar. Në zonat me mungesë të gjelbërimit synohet të shtohet gjelbërimi si dhe rrugët e propozuara të kenë nga të dya anët gjelbërim vertikal
- Ndërtimi i shëtitoreve dhe pedonaleve të biçikletave.
- Krijimi i një qendre e cila ofron një sërë shërbimesh: tregtare, bare, restorante, hapësira të gjelbra, shëshe, parkime si dhe shërbime të tilla si posta e banka. Krijimi i kësaj qendre është e rëndësishme për fshatin dhe vetë zonën turistike.



Harta 9. Harta e planit të gjelbërimit dhe hapësirave publike

2. PLANI I INFRASTRUKTURAVE DHE SHËRBIMEVE PUBLIKE

2.1. Rrjeti rrugor

2.1.1. Formulimi i skemës së qarkullimit

Bazuar në gjetjet dhe rekomandimet e dala gjatë fazës së parë të këtij studimi,

Skema e Qarkullimit të ri është e ndërvaruar nga rrjeti rrugor kombëtar, të cilin sic e kemi theksuar dhe gjatë fazës së parë, ka nevojë për ndërhyrje (akset e reja të propozuara për ndërtim nga Qeveria: ndërtimi i rrugës Milot-Balldren, ndërtimi i rrugës Kashar-Thumanë, zgjerimi i rrugës Tiranë-Durrës, ndërtimi i rrugës Shëngjin-Velipojë), pa të cilën nuk do të kishim një skemë qarkullimi funksionale të trafikut gjatë periudhës së sezonit në këtë zonë.

Si akse kryesor lëvizje do të konsiderohet dy akse:

- Rruga e re ndërrbane Shëngjin-Velipojë
- Rruga e cila lidh Zonën e Ranës së Hedhun me rrjetin kombëtar rrugor (fillon në kryqëzimin me rrugën Shëngjin-Velipojë)

Nisur nga specifikat e terrenit, në pjesën e plazhit dhe në zonën kodrinore (mali i Rencit), për këtë zonë nuk mund të sigurohet një lidhje unazore e rrjetit rrugor.

Në këtë kuptim, zona e plazhit do të aksesohet nëpërmjet rrugës lidhëse, e cila do të ndërtohet mbi gjurmën aktuale, me parametrat e duhur gjeometrik dhe të sigurisë dhe zona kodrinore (ndërtimet në pllajën e malit të Rencit) do të aksesohen nëpërmjet rrugës ndërrbane Shëngjin-Velipojë.

Lidhjet e shkurtra nëpërmjet dy zonave (bregdetare dhe kodrinore) do të realizohet nëpërmjet dy kremalierëve (funivijë) të cilët do të shërbejnë për transportin e këmbësorëve.

Brenda Zonës në studim Konsulenti ka rekomanduar një rrjet të brendshëm rrugor i cili do të mundësonte qarkullimin komod dhe të sigurtë të të gjitha trafikut të brendshëm. Rrjeti i brendshëm përbehet nga rrugë urbane me dy korsi me gjërësi 2x3m dhe trotuare të gjera (variabel 2-4), gjithashtu në disa akse janë propozuar dhe korsi bicikletash.

Rrjeti i brendshëm lidhet me akset kryesore, nëpërmjet disa kryqëzimeve, të cilat janë parashikuar duke patur parasysh si nevojat e trafikut ashtu dhe sigurinë rrugore të tij.

2.1.2. Parkimet publike

Në këtë zonë është parashikuar ndërtimin në pjesën fushore të një vendparkimi për automjete të vogla me kapacitet 250 vende, si dhe në zonën kodrinore "Mali i Rencit" ndërtimin e dy vendparkimeve me kapacitet total rreth 1000 vende, si dhe ndërtimin e një stacioni autobuzësh dhe taksish me kapacitet për 50 automjete (5 autobuzë, 5 furgona dhe 40 vende për automjete të vogla)

Për ndërtimin e tyre nga pikëpamja e kapaciteteve, është bazuar në VKM nr.493, datë 22.07.2014 "Për disa shtesa dhe ndryshime në VKM nr.153, datë 07.04.2000 të Km "Për miratimin e rregullores së zbatimit të Kodit rrugor të RSH", të ndryshuar.

2.1.3. Kryqëzimet dhe zgjidhje teknike për rrjetin rrugor

Bazuar në skemën e re të qarkullimit të trafikut në hyrje/dalje të zonës në studim dhe në brendësi të saj, është gjykuar ndërtimin e disa kryqëzimeve.

Nisur nga nevoja e trafikut si dhe kërkesat e sigurisë për projektimin e tyre Konsulenti është mbështetur në legjislacionin në fuqi:

- Ligjin Nr. 8378, datë 22.07.1998, "Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë"
- Vendimin Nr. 153, datë 07.04.2000 të Keshillit të Ministrave, "Rregullore për Zbatimin e Kodit Rrugor"
- Vendimin Nr. 628, datë 15.07.2015 të Keshillit të Ministrave, "Për miratimin e rregullave teknike të projektimit dhe ndërtimit të rrugëve"

Të gjitha kryqëzimet do të jenë në nivel dhe nisur nga specifikat e secilit kryqëzim, është parashikuar një të përparësisë të mëdhenj/të vegjël, rrethrotullime si dhe një semafor (aty ku do të kërkohej)

Për të gjitha rrugët ndërrbane të cilat do të projektohen do të kihen në konsideratë specifikimet teknike dhe gjeometrike të VKM nr. 628, datë 15.07.2015 të Keshillit të Ministrave, "Për miratimin e rregullave teknike të projektimit dhe ndërtimit të rrugëve"

Për rrugët urbane dhe të brendshme, projektimi gjeometrik i seksioneve tërthore të rrugëve është mbështetur në nevojat e trafikut dhe janë marrë në konsideratë dhënia e përparësisë së këmbësorëve dhe e bicikletave.

2.2. Transporti rrugor

2.2.1. Linjat urbane dhe turistike

Veprimtaria në fushën e transportit, rregullohet me anë të ligjit Nr.8308, datë 18.3.1998 "PËR TRANSPORTET RRUGORE" dhe aktet nënligjore në zbatim të tij.

Ndërkohë, kushtet për funksionimin e terminaleve të autobusëve rregullohen me anë të, Udhëzimit të ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 446, datë 10.5.2018 "Për kategorizimin, kushtet që duhet të plotësojë Terminali i Autobusëve, autorizimi, mënyra e mbajtjes së dokumentacionit, tarifat dhe detyrimet e tjera të Terminalit të Autobusëve".

Gjatë sezonit turistik, propozohet funksionimi i linjave urbane të rregullta Lezhë-Shëngjin-Rana e Hedhun. Që kjo linjë të funksionojë duhet të ketë ndërhyrje në Udhëimin e mësipërm të Ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë. Të krijohet mundësia e paisjes me licencë të kërkoeshme (3-4 mujore) dhe jo vjeçare siç është aktualisht dhe për të cilin konsulenti mendon që nuk ka interes ekonomik.

Gjithashtu dhe për linjat ndërrbane dhe turistike, të ndërhyhet në Udhëzimin e mësipërm me të njëjtin parim.

2.2.2. Stacionet e autobuzeve

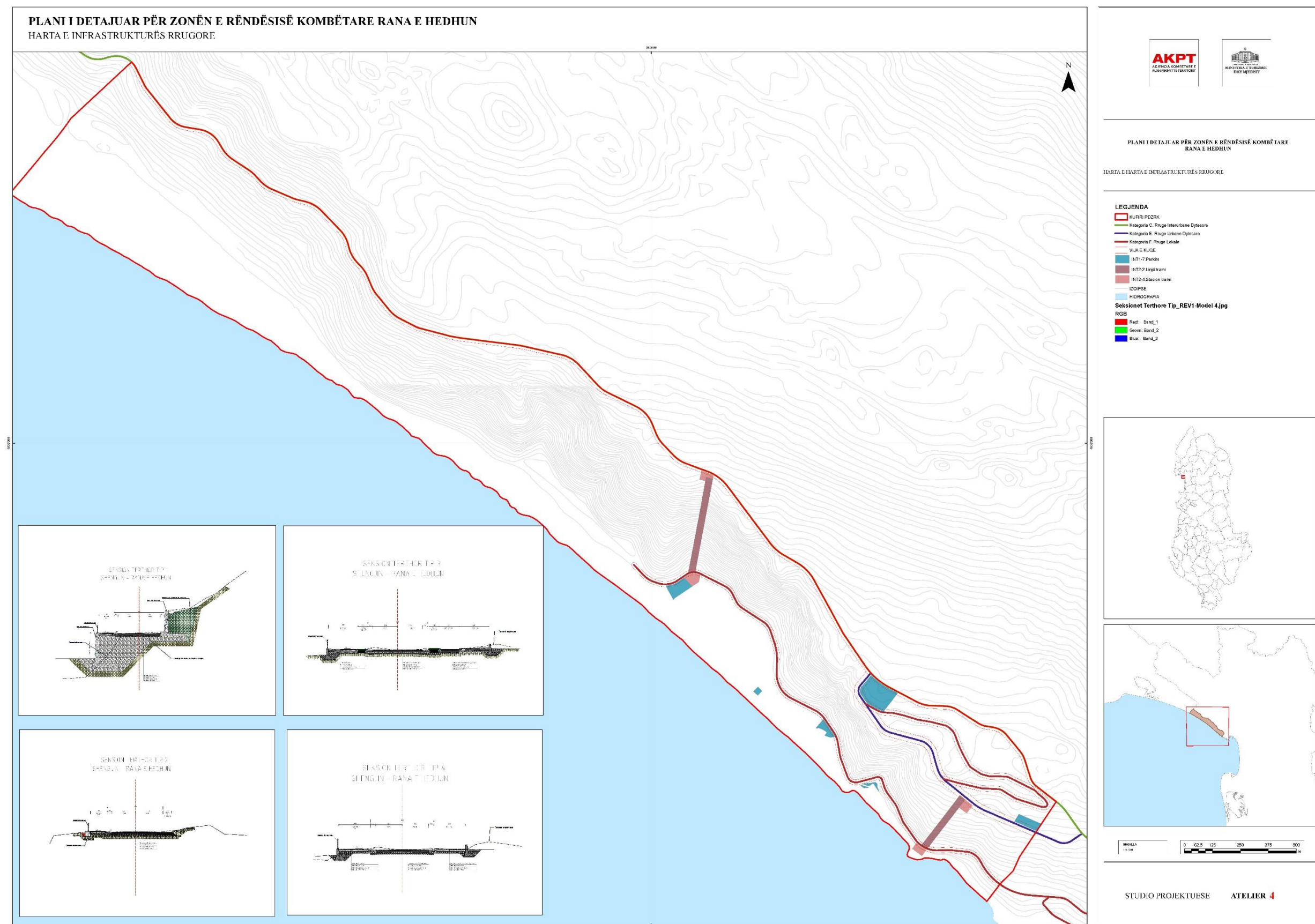
Është propozuar ndërtimi i stacionit të autobusëve pranë rrugës ndërrbane në hyrje të plazhit. Stacioni është pjesë e një vendparkimi i cili përfshin vendparkim për 5 autobusa, 5 furgonë dhe 40 mjete të vogla.

2.3.Transporti detar dhe marinat

Në vijë detare, porti më i afërt është porti i Shëngjinit me një distancë detare rreth 14 km. Ndërkohë porti i Durrësit ka një distancë detare rreth 65 km.

Nisur nga kushtet e përgjithshme të terrenit dhe detare është propozuar ndërtimin e një porti aty ku ndodhet porti ushtarak aktual. Konsulenti ka propozuar ndërtimin e disa skolierave mbrojtëse me lartësi deri në 3 m, dhe ndërtimin e një kalate pranë bregut. Thellësia mesatarte e këtij porti është 3.5 metra.

Në zonën e Ranës së Hedhun, pranë zonës së portit do të shfrytëzohen hapësirat ekzistuese portuale të zonës ushtarake, duke zmadhaur hapësirat me ndërtimin e skolierave mbrojtëse dhe ndërtimi e një kalate, me thellësi minimumi 3 m. Ky port do të shërbente mjeteve lundruese për qëllime turistike me kapacitet të vogël.



Harta 10. Harta e infrastrukturës rrugore

2.4.Administrimi i Ujit

2.4.1. Skema e furnizimit me ujë

Furnizimi me ujë i zonës së parashikuar, është bazuar në standartet e mëposhtme;

- Norma bruto e FU (Hoteleri)	400 l/banorë/ditë
- Norma bruto për terrene sportive	150 l/d/person
- Zjarri	3 orë/ 10 l/s/(dy zjarre të njëkohshëm)
- Vëllimi regullues në rezervuar	36% e vëllimit ditor mesatar
- Avaria e ujësjellësit	8 orë
- Presioni i ujit në pikën fundore të furnizimit	20 m

Furnizimi me ujë i zonës parashikohet të bëhet nga Ishull Lezha nëpërmjet stacioneve egzistues të qytetit të Shëngjinit nëpërmjet një linje egzistuese që do të furnizojë me ujë një rezervuar me kapacitet prej m3 në zonën mbi portin e Shëngjinit, e deklaruar nga autoritet lokale që është i planifikuar edhe për zonën turistike në fjalë.

Lartësia ku pozicionohet rezervuari nuk i plotëson kushtet për një furnizim me vetërrjedhje të zonës për këtë arsye parashikohet ndërtimi i një stacioni pompash pranë rezervuarit për të furnizuar sipërfaqen e projektit me presionet e nevojshme duke e dërguar ujin në një rezervuar të ri të vendosur atë në kodër që garanton presionet e nevojshëm. Në fazat e tjera të projektimit, në rast se rezervuari që është ndërtim, linja e silljes dhe stacioni i pompave nuk garanton sasinë e nevojshme për zonën në fjalë, atëherë, duhet të parashikohet ndërtimi i një stacioni të ri, linjës së re dhe një rezervuar të ri të dedikuara për zonën në studim.

Sistemi i furnizimit me ujë do të jetë i tipit rrjet i hapur me degëzime dytësore dhe të tretë Rrjeti i furnizimit dytësor përputhet me rrejtin rrugor duke bërë lidhjet e nevojshme të objekteve me rrejtin nëpërmjet rrjetit të tretë, përmasimi i të cilit bazohet në numrin e njesive të banimit, i cili në rastin konkret varion nga në njësi për degë. Në këtë fazë të studimit është pranuar që dendësia e kësaj zone në kohë piku do të jetë e rendit banorë, gjë e cila do të kërkonte një sistem të degëzimeve të treta me tubacione HDPEmm.

Furnizimi i njesisë së banimit do të bëhet e shoqëruar me ujëmatës individual për cdo njësi.

2.4.2. Skema e largimit të ujërave të ndotur

Meqenëse zona ku parashikohet të shtrihet projekti është në kuota të larta do të bëhet me vetërrjedhje sipas akseve të parashikuar të sistemit rugor. Ky evadim i ujërave do të bëhet nëpërmjet kunetave dhe kolektorëve anësor të paisur me pusetat ujëkapëse.

Ujërat e zeza të zonës së parashikuar për zhvillim turistik do të largohen me vetërrjedhje nga objektet dhe ambjentet e përbashkëta në drejtim të një pusete qendrore të paisur me një stacion pompimi për largimin e tyre më tej në drejtim të Impiantit të pastrimit të ujërave të zeza

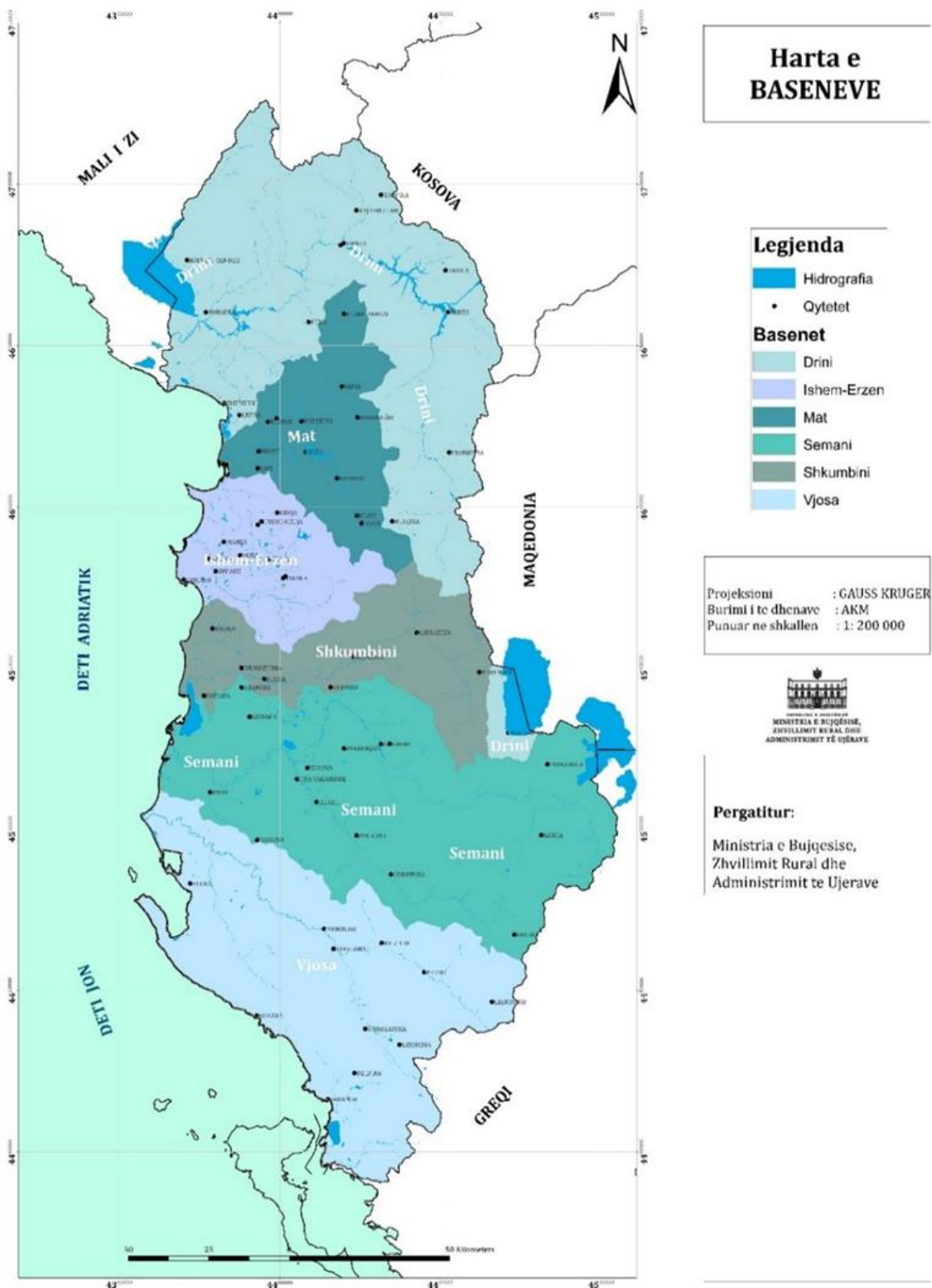


Figura 2. Harta e baseneve lumore të Shqipërisë

Bazuar në pozicionimin e kësaj zone, pastrimi i ujërave të zeza mund të bëhet duke ndërtuar një impjant të posaçëm për zonën e sipërme, ndërsa, për zonën e rërës ku do të ketë vetëm disa shërbime dhe jo hoteleri, zgjidhja e pastrimit të ujërave të zeza mund të kombinohet me zonën egzistuese turistike.

2.5. Furnizimi me energji elektrike

2.5.1. Skema e furnizimit me energji elektrike

Rregullat teknike, kapacitetet dhe dimensionimi, bazuar në propozimet demografike dhe urbane

Objektivi i këtyre kriterëve është që të sigurojë udhëzime për planifikimin e sistemit elektrik të shpërndarjes për të rritur besueshmërinë dhe sigurinë e furnizimit me energji elektrike dhe, në të njëjtën kohë, të sigurojë shërbim me një kosto ekonomike për konsumatorët.

Megjithatë, në mënyrë që të ruajnë norma të arsyeshme elektrike të konsumit, disa përjashtime nga këto kriterë mund të jenë të nevojshme për përmirësimin e mëtejshëm të sistemit. Këto përjashtime do të dokumentohen për t'u shoqëruar me studimet e përshtatshme për to., bëhet fjalë këtu për projekte apo ndërhyrje, të cilat janë realizuar ndërkohë dhe do të duhet të arshivohen në sektorin përkatës në arshivën e institucionit.

Zona Rana e Hedhun paraqet problematika të ndryshme dhe ka nevojë të menjëhershme për ndërhyrje në këtë sektor.

Kështu në bazë të kërkesave në rritje të aktiviteteve jetësore, social kulturore, bujqësore, turistike dhe ekonomike që do të planifikohen të përfshihen në këtë zonë edhe rrjeti elektrik duhet t'i përgjigjet këtyre aktiviteteve.

Nga harta e zhvillimit të zonave shikohen prioritetet e zonave dhe destinacionet që mendohet të zhvillohen më shumë sipas tipologjisë së ndërhyrjes.

Një vëmendje e veçantë t'i kushtohet edhe shërbimeve në sektorin e shpërndarjes së rrjetit elektrik të Rana e Hedhun, si përmirësimin e nenstacioneve që furnizon këto zone, dhe rikonstrukcioni i kabinave dhe ndërtimin e kabinave të reja 20/04 kv.

Të gjithë fiderat që furnizojnë zonën e kanë nivelin e tensionit 6 KV. Duke qenë se tensioni 6 KV nuk është shumë i përshtatshëm për transmetim në tension të mesëm, atëherë një ndër çështjet primare të planit është që të orientojë nevojën për ndryshimin e nivelit të tensionit të transmetimit. Konkretisht do të kalohet nga tensioni 6 KV në tensionin 20 KV, duke qenë se tensioni 20 KV është ideal për transmetim në tension të mesëm.

Fiderat që furnizojnë zonën e Rana e Hedhun janë fiderat 6 KV. Pra, për fiderat e mësipërm do të bëhet rikonstrukcion total i rrjetit dhe kabinave elektrike. Kështu linjat e rrjetit elektrik do të zëvendësohen me linja të reja, të cilat do të jenë për tension 20 KV. Gjithashtu do të modifikohen edhe të gjitha kabinat elektrike, duke kaluar nga tensioni 6 KV në 20 KV. Pra të gjithë transformatorët që janë 6/0.4 do të zëvendësohen me transformatorë 20/0.4. E njëjta gjë mund të thuhet dhe për çelatat, ku çelatat 6 KV do të zëvendësohen me çelata 20 KV.

Kabinat elektrike ekzistuese janë të tipeve të ndryshme (murature, metalike dhe shtyllore), ndërsa kabinat e reja nuk është e thënë të kenë domosdoshmërisht të njëjtin tip. Tipi i kabinës së re do të zgjidhet duke ju përshatur terrenit.

Nenstacioni që furnizon zonën me zhvillimin që parashikojmë të kete mund të mos e përballojë ngarkesën e konsumatorëve dhe do të duhet të bëhet zëvendësimi i transformatorit ekzistues në nenstacion ose të shtohet një transformator i ri.

Ai do të jetë me nivele tensioni 110/35/20 KV. Në momentin që do të zëvendësohet transformatori duhet të bëhet dhe llogaritja e fuqisë së tij, pasi me siguri do të ndryshojë nga ajo e para. Në nenstacion përveç transformatorit, do të ndryshojnë edhe aksesoret e tjerë të nevojshëm për ndryshimin e tensionit dalës nga nenstacioni.

Investimet e mësipërme do të sjellin zvogëlimin e humbjeve në rrjet, dhe do të minimizojnë shërbimet e mirëmbajtjes për shkak të defekteve nga mbingarkesat e rrjetit elektrik.

Gjithashtu, investimet e parashikuara do të sjellin rritjen e cilësisë dhe sigurisë së furnizimit me energji elektrike të konsumatorëve me karakter industrial, turistik publik apo familjar.

Me linjat e reja 20 kV, nëntokësore, të dimensionuara sipas kalkulimeve të rregullta do të zgjerohen shumë mundësitë e furnizimit dhe do të rritet shumë qëndrueshmëria e sistemit. Krahas shpërndarjes së linjave nëntokësore të TM, po sipas kësaj shtrirje duke respektuar distancat do të shtrihen linjat e fibrës optike, duke krijuar bokse të veçanta ku akseset e kontrollit dhe furnizimit do të jetë më të madh.

E rëndësishme është të theksohet se sidomos rrjeti unazor 20 kV për zonën do të rrisë në mënyrë të ndjeshme qëndrueshmërinë e prodhimit, komoditetin e furnizimit të qytetarëve me energji dhe një stabilitet të pajisjeve elektroshtëpiake dhe atyre të shërbimeve.

Lidhjet e Qarqeve

Qarqet duhet të planifikohen të tilla, që për rritje të theksuar të humbjeve në një linjë të shikohet mundësia që këto humbje të kompensohen, duke mbyllur qarkun nga linjat e tjera. Numri dhe vendndodhja e lidhjeve duhet të jetë e tillë që rivendosja e linjave në ngarkesë të mund të bëhet në kohën e duhur. Në përgjithësi, një minimum prej tre lidhjeve do të jetë i nevojshëm.

Nivelet e Tensionit

Gjatë fazës së projektit teknik të rrjetit, rënia maksimale e lejuar e tensionit do të llogaritet deri 5% nga nenstacioni deri në fund të linjës ose i linjave ndërmjet stacioneve, kabinave elektrike, etj. E njëjta vlerë do të llogaritet edhe për linjat në tension të ulët 380V dhe 230V.

Qarqet Kapacitive

Për të zvogëluar humbjet elektrike, si dhe për të mbajtur në nivelin e duhur tensionin, në çdo linjë transmetimi do të instalohen kapacitorë. Kapacitorët duhet të jenë të mjaftueshëm që faktori i fuqisë të jetë 95% ose më

shumë. Kështu sidomos në zonat industriale, ku ka konsum më të madh të energjisë reaktive fuqia e kondensatorëve do të kufizohet, për të shkaktuar rritje të tensionit, jo më shumë se 3% në qark.

Rregullatorët e Tensionit

Nëse qarku është i gjatë dhe shumë i ngarkuar, dhe kapacitorët nuk mund të sigurojnë nivelet e lejuara të tensionit, rregullatorët e linjës duhet të planifikohen për të siguruar rritje shtesë të tensionit.

Rregullatorë të ndryshëm mund të instalohen në një kabinë të caktuar, por nuk duhet të konsiderohet si një zgjidhje afatgjatë.

Mirëmbajtja e Rrjetit & Ndërrimi

Duhet të kihet parasysh disa kritere të rëndësishme në shërbimin e mirëmbajtjes.

Një seksion linje që kërkon më shumë se 2 riparime në gjatësi prej 1 kilometër duhet të zëvendësohet;

Përcjellësi që nuk është bakri ose është çeliku duhet të zëvendësohet. Për linja shumë të gjata do të bëhen vlerësime individuale sipas rastit;

Përcjellësi që është në punë mbi 40 vite duhet të zëvendësohet.

Mbrojtja e linjës

Me shtimin e ngarkesave të reja në linjë duhet të rivlerësohet mbrojtja e linjës në nënstacion. Kjo mbrojtje automatike e linjës do të llogaritet që të mbulojë deri në 75 % të ngarkesës, për të shmangur ç'kycjet e panevojshme të linjës për shkak të difekteve të mundshme.

Infrastruktura e rrjetit elektrik në tension të ulët

Për sa i përket planit të zhvillimit të rrjetit të tensionit të ulët duhet pasur parasysh se:

Investimet do të konsistojnë në shtrirjen e linjave të shpërndarjes të tensionit të ulët nga kabinat elektrike deri tek konsumatorët. Infrastruktura e tyre do të jetë kryesisht nëntokësore, përveç rasteve kur kjo është e pamundur dhe në përshtatje me kërkesat e konsumatorëve. Infrastruktura e rrjetit të shpërndarjes do të realizohet në përputhje me kushtet teknike dhe standardet e kërkuara për këto linja.

Nëpërmjet kësaj strategjie synohet të realizohet rrjeti i shpërndarjes në tension të ulët me shtrirje të gjerë në të gjithë zonën, duke përfshirë edhe zonat më të largëta ku ka përdorues të energjisë elektrike.

Përmirësimin e cilësisë së furnizimit me energji elektrike të konsumatorëve, si dhe rritjen e sigurisë për furnizim me energji elektrike të tyre.

Zvogëlimin e humbjeve në rrjet, dhe do të minimizojë shërbimet e mirëmbajtjes për shkak të defekteve nga mbingarkesat e rrjetit elektrik.

Nga përmirësimi i rrjetit të shpërndarjes në tension të ulët do të përfitojnë qytetet, fshatrat, zonat turistike, etj.

Ky investim do të sjellë rritjen e cilësisë dhe sigurisë së furnizimit me energji elektrike të konsumatorëve me karakter industrial, turistik publik apo familjar.

Investimet e reja si më sipër, në prodhimin e energjisë elektrike do të ndikojnë ndjeshëm edhe në vlerën e investimeve në tension të ulët, pasi cilësia e mirë e vlerës së energjisë elektrike nga burimi ndikon shumë në përzgjedhjen e seksioneve dhe tipit të kabllove të përdorur në tension të ulët.

2.5.2. Orientime mbi energjinë dhe burimet alternative

Zona ka potencial për të shfrytëzuar edhe burimet alternative të energjisë. Kështu duke qenë zone me diell, panelet fotovoltaike janë një mundësi e mirë për prodhimin e energjisë. Projekte për ndërtimin e ketyre stacioneve të prodhimit të energjisë do të stimulohen dhe bazuar në propozime të studiuar mirë ato do të ndihmojnë në përmirësimin e furnizimit me energji elektrike të zonës.

Gjithashtu edhe projekte për përdorim individual të energjisë së prodhuar nga panelet fotovoltaike do të jenë një zgjidhje e mirë për të rritur efikasitetin e energjisë në objektet apo shërbimet në të cilat mund të përdoren.

2.6. Rrjeti i ndriçimit publik

2.6.1. Skema e shpërndarjes së ndriçimit publik

Rregullat teknike, kapacitetet dhe dimensionimi, bazuar në propozimet demografike dhe urbane

Rrjeti elektrik i ndriçimit rrugor dhe publik në zonën Rana e Hedhun pothuajse mungon fare dhe harta e mbulimit me këtë shërbim përfshin kryesisht zonat të veçanta turistike të realizuara nga investitorë privatë.

Strategjia e investimeve në rrjetin e ndriçimit rrugor dhe publik do të jetë e lidhur ngushtë me projektet për zhvillimin e zonave publike, të rrugëve të çdo tipi, objekteve të veçanta, etj.

Në këtë kuadër investimet do të konsistojnë në përmirësimin e rrjetit të ndriçimit rrugor dhe publik në zonat kryesore dhe dytësore të zonës turistike, në përputhje me zhvillimin ekonomik dhe demografik të zonës. Kështu do të përcaktohen akset kryesore rrugore, sheshet, parqet, qendrat urbane, zonat e banuara, etj., të cilat kanë nevojë për ndriçim.

Në bazë të këtyre kërkesave do të bëhet edhe hartimi i projekteve në përputhje me kërkesat teknike dhe standardet e kërkuara sipas zonave dhe qëllimeve përkatëse.

Do të jepen rekomandime për përdorimin e ndriçuesve me efikasitet të lartë, përdorimin e pajisjeve komanduese dhe komutuese, si dhe përcaktimin e tipologjisë së ndriçimit në funksion të ambientit ku do të implementohet dhe qëllimi i tij.

Plan investimi për ndërhyrje në rrjetet e ndriçimit publik dhe rrugor ekzistues me qëllim përmirësimin dhe zëvendësimin e ndriçimit me ndriçues me efikasitet të lartë dhe konsum të vogël energjie aty ku është e mundur.

Ndriçimi do t'u përgjigjet kërkesave të veçanta për sa i përket ndriçimit publik, sheshe, zona turistike, ambiente të çlodhëse, rekreative, etj., në përshtatje me zhvillimin dhe shfrytëzimin e këtyre zonave.

-Duke konsideruar të gjitha këto kërkesa do të bëhet edhe miratimi i projekteve të ndriçimit, të cilat plotësojnë standardet dhe kriteret e kërkuara në funksion të zonave ku aplikohet, natyrës së ndriçimit (funksional, dekorativ, ndriçim eventesh, etj.), të cilat gjithashtu sigurojnë një kosto minimale shfrytëzimi dhe cilësi të lartë shërbimi.

Do të bëhet një plan i detajuar i shërbimeve periodike të mirëmbajtjes për rrjetin e ndriçimit rrugor dhe publik, duke ruajtur kështu cilësinë e shërbimit dhe vlerën e investimit të kryer.

Nga përmirësimi i rrjetit të ndriçimit rrugor dhe publik do të përfitojnë, fshatrat, zonat turistike, etj.

Ky investim do të sjellë rritjen e sigurisë në rrugë, përdorimin për një kohë më të gjatë nga publiku të ambienteve si sheshe, parqe, etj. Do të ketë impakt pozitiv në jetën dhe aktivitetin e zonave urbane, turistike, etj.

Në këtë propozim synohet të shtjellohen rekomandime dhe orientime për sa i përket përgatitjes së dokumentacionit dhe kërkesave të përgjithshme për ndriçimin rrugor dhe atë publik. Këto rekomandime synojnë në këto drejtime.

Kriteret e projektimit;
Tipet e ndriçuesve të zgjedhur;
Orientime për nivelin e ndriçimit;
Lejet e zhvillimit: Kërkesa për llogaritjet e ndriçimit;
Mirëmbajtja.

Përmirësimi i Ndriçimit rrugor dhe publik do të zhvillohet me kalimin e kohës. Këto udhëzime do të përdoren për përmirësimin e ndriçimit në dy skenarë kryesor:

Zhvillimi Privat

Si rezultat i zhvillimeve të investimeve private, do të kërkohej që të bëhet studimi dhe miratimi i Sistemeve të jashtme të zonave të caktuara.

Në miratimin e këtyre shesheve do të kihet parasysh të merret në konsideratë edhe ndriçimi përkatës, si për rrugët ashtu edhe për ambiente të tjera, i cili duhet të përmbushë kërkesat e vendosura më parë.

Projektet publike

Bazuar në vendimet vjetore të buxhetit të Këshillit Bashkiak, Donatorëve të ndryshëm apo financimeve të Organizatave të ndryshme, të cilët do të shfaqin interes për të investuar në këtë drejtim do të gjykohej mbi këto të ardhura, të cilat do të përdoren për të hartuar dhe për të ndërtuar projektet e ndriçimit të financuara publikisht në të ardhmen.

Projektet e paraqitura për miratim do të jenë të tilla që të ketë mundësi për të minimizuar kostot kapitale të përmirësimit të ndriçimit dhe mirëmbajtjes së vazhdueshme.

Masat e mëposhtme janë përfshirë në rekomandimet e ndriçimit

Infrastruktura ekzistuese do të përdoret dhe të ripërdoret ku është e mundur, të tilla si shtyllat e ndriçimit, krahët e shtyllave, fiksuesit e ndriçuesit, rrjeti elektrik, panelet e mbrojtjes dhe komandimit etj, të cilët do të verifikohen që të përmbushin standartet e kërkuara për këtë shërbim.

Në zonat ku nuk ka ndriçim për këmbësorët do të përdoret ndriçimi rrugor standard, i llogaritur për këtë shërbim.

Do të përzgjidhen ndriçues cilësorë, por që nuk kanë shumë kosto në mirëmbajtje dhe të përdoren sipas zonave të njëjta, të njëjtit tipe ndriçuesish.

Kriteret e projektimit

Ndriçimi i mirë është thelbësor për suksesin dhe konfortin e zonës gjatë natës. Ai plotëson jo vetëm nevojën e shikimit, por edhe fokuson vëmendjen në fushat e veprimtarisë dhe përcakton ngjyrën e zonës gjatë natës. Dy sisteme të ndriçimit janë të rekomanduara: ndriçimi i rrugëve dhe ndriçimi i këmbësorëve përgjatë trotuareve. Gjashtë parimet kryesore të projektimit do të përcaktojnë drejtimin për evoluimin e ndriçimit të rrugëve të zonës.

PARIMI: Të krijojnë identitetin e zones turistike, qendrës së njesisë administrative/ bashkisë / Të krijojnë identitetin e zonës natën.

Vizitorët, banorët dhe udhëtarët duhet të kuptojnë se ata janë brenda zonës së qendrës të njesisë administrative apo zones turistike me karakterin e rrugëve dhe ndriçimit rrugor. Ndriçimi në qendër të zonat kryesor duhet të identifikohet ndryshe nga zonat periferike. Kjo do të arrihet nga:

Ngjyra e ndriçuesit. Llambat LED ose me presion të lartë sodiumi mund të përdoren për ndriçimin e rrugëve dhe në disa raste mund të ndërrohen me llamba me presion të ulët në qendër të njesisë administrative. Llambat hologjene metalike ose LED mund të përdoren në ndriçimin e trotuareve në zonat tregtare, duke sjellë një pasqyrim më të mirë të ngjyrave dhe një "Dritë të bardhë" për zonat e këmbësorëve me trafik të lartë. Drita e bardhë e llambës halogjene metalike ose LED ofron një pasqyrim superior të ngjyrës, e cila krijon lehtësi në identifikimin e njerëzve dhe të ambienteve, duke krijuar një mjedis të sigurtë për këmbësorët.

Tipi i ndriçuesëve për trotuare. Do të zgjidhet një tip ndriçuesish për trotuarët, i cili do të sigurojë dritë të përshtatshme me intesitet më të lartë se zona përreth, për të evidentuar zonën e këmbësorëve. Për këtë do të paraqiten llogaritjet përkatëse të tipit të zgjedhur.

Shtylla e ndriçimit të zgjedhur. Në disa raste mund të përdoren shtyllat ekzistuese për montimin e ndriçuesve. Rrugët kryesore dhe ato dytësore do të përdorin një shtyllë të caktuar, e cila do të kënaqë lartësinë, modelin dhe do të jetë në harmoni me pjesën tjetër të objekteve në zonën ku do të aplikohen.

Distanca midis shtyllave. Në bazë të llogaritjeve të fluksit të ndriçimit do të përcaktohet edhe distanca e lejuar e shtyllave, e cila do të lejojë të përmbushen kërkesat e fluksit të ndriçimit si për sheshet, rrugët apo trotuarët.

Niveli i ndriçimit në rrugët e makinave dhe në trotuare. Një nivel brenda normave dhe standarteve të lejuara të ndriçimit, duhet të pranohet dhe stabilizohet për rrugët e kalimit të makinave dhe trotuarët. Një nivel ndriçimi më i lartë do të aplikohet për qendrën e njesisë administrative dhe zonat urbane.

Qëllimi: Të inkurajojë përdorimin e qendrës së njësish administrative, qendres turistike gjatë natës. Ndrëimi do të kontribuojë për të siguruar një vend të sigurtë, tërheqës dhe të këndshëm për këmbësorët. Për këtë duhet të sigurohet një nivel më i lartë i ndriçimit të qendrës, të jetë një ndriçim uniform, duke evituar krijimin e zonave të errëta dhe të dyshimta. Kështu do të kemi një zonë të ndriçuar mirë, e cila do të bëjë të mundur identifikimin e makinave, personave, leximin e shenjave, tabelave, etj., e cila do të arrihet me përdorimin e ndriçuesve të duhur në bazë të llogaritjeve të tyre sipas zonës. Natyrisht do të bëhet edhe përshtatja e tyre në raport me arkitekturën e zonës, duke qenë në harmoni të plotë me të.

Orientime për nivelin e ndriçimit

Udhëzimet

Të konsolidohet informacioni përse i përket ndriçimit të zonës dhe të bëhet reduktimi i materialeve të tepërta.

Të sqarohen kriteret prioritare dhe ku do të aplikohen ato.

Të vendosen kriteret minimale të nivelit të ndriçimit sipas zonave.

Krijimi i raporteve të uniformitetit të ndriçimit.

Të përcaktohen rrugët, kryqëzimet, dhe trotualet të cilët kanë nevojë për ndriçim.

Të përcaktohen kriteret e ndriçimit për sheshet, parqet urbane, artet publike, zonat e këmbësore apo ndriçimet festive.

Ndrëimi i kryqëzimeve: Ndrëimi i kryqëzimeve është i ndarë nga ndriçimi i përgjithshëm i rrugëve pasi është një pikë e nxehtë përplasje midis mjeteve të ndryshme të transportit dhe këmbësorëve.

Kalimet e rrugëve: Edhe kalimet e rrugëve kanë të njëjtat kërkesa me kryqëzimet, duke qenë se ka një ndërthurje të trafikut të këmbësorëve dhe të mjeteve të transportit, prandaj kërkesat për një ndriçim më të lartë dhe uniform duhet të merren në konsideratë.

Parqet urbane: Gjithashtu do të konsiderohen si zona të veçanta, duke qenë se kanë një dendësi të konsiderueshme të këmbësorëve dhe do të përcaktojnë edhe natyrën e zonës ku aplikohen, në territorin e bashkisë. Niveli i ndriçimit në këto zona dhe përzgjedhja e tipit të ndriçuesve do të bëhet me kujdes duke respektuar këto kërkesa.

Ndrëimi i Arteve publike: Aty ku është e mundur duhet bërë ndriçimi i arteve publike nëpërmjet ndriçimit rrugor apo atij të zonës. Në raste kur këta ndriçues nuk arrijnë të realizojnë evidentimin e këtyre zonave do të shtohet ndriçues i veçantë për këtë shërbim.

Ndrëimi i trotuarëve në fasada të objekteve: Privatë të ndryshëm duke dashur të ndriçojnë fasadat e objekteve të tyre arrijnë të ndriçojnë edhe një pjesë të rrugëve afër ndërtesave, duke u bërë pjesë e ndriçimit të përgjithshëm publik të ambienteve. Duhet të zgjidhen ndriçuesit e duhur të cilët mund të jenë me dritë të bardhë (inkurajohet LED) dhe në raport me ndriçimin e rrugës arrijnë të bëjnë diferencën, duke evidentuar zona të veçanta dhe tërheqëse për këmbësorët.

Ndrëimi Festiv: Natyrisht që ne kemi sezonet e festave në të cilat përfshihet e gjithë zona. Është e domosdoshme që ndriçimi i zonës së qendrës apo rrugëve kryesore të marrë në konsideratë edhe burime furnizimi me energji për këto raste, të cilat mund të integrohen në shtyllat e ndriçimit të rrugës apo në panele elektrike të veçantë që do të instalohen në zonat e përcaktuara për aktivitete të ndryshme.

Lejet e zhvillimit: Kërkesa për llogaritjet e ndriçimit

Kur të përgatitet projekti i ndriçimit të zonës ai duhet të shoqërohet me llogaritjet përkatëse për nivelin e ndriçimit të zonës, ndarjen dhe përzgjedhjen sipas kategorisë dhe të tregojë se është në përputhje me orientimet e zhvillimit të zonës. Për këtë do të përdoren programet kompjuterike të njohura, të cilët do të llogarisin nivelin e ndriçimit në bazë të tipit të ndriçuesit të zgjedhur. Llogaritjet e nivelit të ndriçimit do të bëhen për çdo segment të ndriçuar, zonë të veçantë apo pike kritike si kryqëzim, kalime rrugësh, etj.

Mirëmbajtja

Pastrimi, Riparimi dhe Ndërimi i Llambave

Ndrëuesit duhet të pastrohen sa herë që bëhet ndërimi i llambave. Kështu duhet të pastrohet reflektori i brendshëm nga pluhurat pasi ndikon në performancën e ndriçimit. Ndrëuesit duhet të kontrollohen për pjesë të dëmtuara, të thyera, tela të zhveshur, lidhje jo të mira elektrike apo probleme të tjera gjatë periudhës së mirëmbajtjes. Gjithashtu, duhet të bëhet zëvendësimi i llambave të djegura apo të dëmtuara dhe për çdo rast duhet të mbahen evidenca në mënyrë që të bëhet monitorimi i këtij procesi për të krijuar edhe një grafik në kohë të ndryshme. Nëse një llambë me presion të lartë sodiumi (Ose LED ekuivalent) nuk është ndërruar prej 6 vjetësh, mirëmbajtësi duhet të bëjë inspektimin dhe ndërrimin e saj. Po ashtu edhe nëse një llambë Halogjene (Ose LED ekuivalent) nuk është ndërruar për një periudhë prej 3 vjetësh.

Ndrëimi në disa raste mund të bëhet me sistem LED, duke vendosur dhe panele fotovoltaike solar, për të krijuar mundësinë e pavarësisë nga rrjeti, për të siguruar kursim në energji, vetëshlyerje të shpejtë, si dhe jetëgjatësi të pajisjeve ndriçuese.

Projektet e ndriçimit rrugor dhe publik duhet të shkojnë paralelisht me projektet në infrastrukturë. Projektet e propozuara për ndërhyrje në rikualifikime urbane duhet të shkojnë paralelisht edhe me ndërhyrjet në projektet e ndriçimit.

Ndrëimi i të gjitha rrugëve brenda qytetit të Ballshit;

Ndrëimi i rrugëve hyrëse dhe dalje në qytetin e Ballshit;

Ndrëimi i qendrave të të gjithë fshatrave dhe zonave turistike

Zëvendësimi i llambave ekzistuese me llamba LED dhe vendosja e paneleve fotovoltaike

Të ulet konsumi i energjisë elektrike për ndriçim publik dhe të rritet efica.

Pra, për projektet e mësipërme që janë pjesë e investimeve në infrastrukturë duhet parashikuar dhe instalimi i sistemit të ndriçimit. Puna e instalimit të sistemit të ndriçimit duhet të shkojë paralelisht me punën e ndërtimit.

2.6.2. Orientime për llojet dhe elementët arkitektonikë të ndriçuesve

Tipet e ndriçuesve të zgjedhur

Kryesisht ndriçuesit do të klasifikohen në tre kategori: Ndriçues Rrugorë, Trotuare dhe zona Historike ose Sheshe.

□ Do të rekomandohen ndriçues rrugor me llamba me presion të lartë sodiumi (Ose ekuivalentet e tyre sipas llogaritjeve në variantin LED).

□ Ndriçuesit e trotuareve të këmbësorëve do të rekomandohen me llamba me presion të lartë sodiumi (Ose ekuivalentet e tyre sipas llogaritjeve në variantin LED) në bazë të llogaritjeve për sa i përket lartësisë dhe distancës së shtyllave të përdorura.

□ Ndriçuesit e zonave historike apo shesheve do të rekomandohen me llamba halogjene metalike (Ose ekuivalentet e tyre sipas llogaritjeve në variantin LED) në bazë të llogaritjeve për sa i përket lartësisë dhe distancës së shtyllave të përdorura.

Disa nga tipet e ndriçuesve që mund të përdoren janë përmendur më sipër, por do të pranohen rekomandimet e ndriçuesit të zgjedhur nga projektuesit sipas llogaritjeve të detajuara.

2.7. Telekomunikacioni dhe Komunikimi Elektronik

2.7.1. Skema e shtrirjes së fibrave optike (rrjetit në përgjithësi),

Rregullat teknike, kapacitetet dhe dimensionimi, bazuar në propozimet demografike dhe urbane

Megjithëse në Rana e Hedhun ka shkuar fibra optike siç e kemi theksuar jo e gjithë zona është e mbuluar me këtë shërbim.

Ky material konsiston në mënyrën e zhvillimit të rrjetit informativ dhe të komunikimit në nivel lokal. Telekomunikacioni luan një rol të rëndësishëm në jetën tonë, duke krijuar mundësinë e informimit dhe studimit në drejtime të ndryshme. Këto komunikime mund të bëhen nëpërmjet telefonave, televizionit, kompjuterit dhe mjaft mënyra të tjera.

Kështu strategjia e zhvillimit të rrjetit të telekomunikacionit duhet t'u përgjigjet kërkesave në rritje teknologjike për vitet e ardhshme. Do të bëhen azhurnimet me projekte, të cilat janë zhvilluar apo aprovuar dhe propozimeve të reja për mbulimin me këtë shërbim.

Kështu janë përcaktuar akset kryesore rrugore, sheshet, parqet, qendrat urbane, zonat e banuara, etj., të cilat kanë nevojë për këtë shërbim.

Për të gjitha rruget që janë parashikuar të ndërtohen dhe të rikonstruktohen, paralelisht me to do të shtrihet dhe fibra optike.

Pra, për akset rrugore të përmendura më lart paralel gjatë ndërtimit të tyre do të shtrihet dhe fibra optike.

Investimet do të konsistojnë në përmirësimin e infrastrukturës së parapërgatitur dhe të dedikuar për këto shërbime. Kjo do të jetë një kërkesë e rëndësishme, e cila do të përfshihet në të gjitha projektet me ndërhyrje

në sistemimet e rrugëve, shesheve, parqeve multifunkionale, apo ndërtimeve të çdo lloji. Kështu në zonat kryesore dhe dytësore të bashkisë në përputhje me zhvillimin ekonomik dhe demografik të zones, do të kërkohej infrastruktura e rrjetit të telekomunikacionit e veçantë dhe e përcaktuar vetëm për këto shërbime.

Në bazë të këtyre kërkesave do të bëhet edhe hartimi i projekteve në përputhje me kërkesat teknike dhe standartet e kërkuara sipas zonave dhe qëllimeve përkatëse.

- Qëllimi do të jetë mbulimi me fibër optike i të gjithë zonave në zhvillim; fshatra, zona turistike apo zona në zhvillim.

Do të parashikohet infrastruktura e nevojshme për shtrirjen e rrjetit të telekomunikacionit në të gjitha investimet dhe projektet që miraton bashkia.

Rekomandime – Nevojat dhe Asetet

Në çdo ambient, godinë, ndërtesë, institucion, qendër shëndetësore, etj., është i nevojshëm komunikimi i të dhënave, si dhe është e nevojshme prania e një prize për t'u lidhur me këtë rrjet. Kështu rekomandohen këto masa për të sjellë këtë vizion në realitet:

Të krijohet një sektor i përhershëm ose provizor në nivel drejtues lokal, i cili të fokusohet në studimin e gjendjes ekzistuese dhe vlerësimin e prioriteteve në këtë fushë.

Të simulohen operatorët në treg të këtyre shërbimeve për të pasur interes të shtrijnë shërbimin e tyre në këtë zonë, duke ju krijuar lehtësira në instalim dhe shpërndarje për çdo klient;

Të merren masa për krijimin e linjave kryesore të komunikimit, duke përgatitur infrastrukturën e nevojshme për shtrimin e linjave të reja të komunikimit, fibrës optike në çdo zonë të re të zhvillimit;

Infrastruktura e nevojshme për këto shërbime të shtrihet deri tek konsumatorët e rëndësishëm si shkolla, institucione, biznese apo pika qendrore të komunikimit për familjarët;

Të shikohet mundësia e krijimit të pikave të komunikimit ËI-FI në disa zona kryesore, të qendrës apo zona të veçanta shërbimi;

2.7.2. Orientime mbi shërbimin e telekomunikacionit

Do të stimulohen operatorët privat të këtyre shërbimeve për t'i ofruar ato me një shtrirje të gjerë sipas nevojave që bashkia konsideron të rëndësishme për zhvillimin e saj, duke përfshirë çdo lagje, fshat, zonë në zhvillim për biznes, zonë turistike, etj.

Do të ofrohet shërbimi i komunikimit ËI-FI në zona të caktuara me përdorim të gjerë, si qendra, zona turistike, sheshe, parqe çlodhës, etj.

Ky investim do të sjellë përmirësimin e komunikimit nëpërmjet internetit, shërbimit telefonik apo çdo lloj transmetimi të të dhënave në kohë reale dhe për çdo përdorues. Do të mundësojë instalimin e shërbimeve telefonike, internet apo shërbime të tjera kabllore për familjare, biznese, institucione etj.

Do të ketë impakt pozitiv në jetën dhe aktivitetin e zonave urbane, turistike, etj.



Harta 11. Skema e Shërbimeve infrastrukturore

2.8. Trajtimi i mbetjeje urbane

2.8.1. Skema e grumbullimit të mbetjeje urbane

Mbetjet përfaqësojnë një ndër problemet më kryesore mjedisore. Shërbimi aktual i mbledhjes dhe grumbullimit të mbetjeje konsiston në mbledhjen e mbetjeje të depozituara nga qytetarët, bizneset brenda kontenierëve si dhe rreth tyre, dizinfektimi i koshave dhe vendit përreth me gelqere dhe klor, transportimi i mbetjeje urbane deri në pikën përfundimtare të depozitimit.

Menaxhimi i mbetjeje urbane dhe jo urbane mbetet problematik dhe Bashkia Lezhë ka një rol të rëndësishëm për grumbullimin, transportimin dhe depozitimin në qendra/landfill që përmbushin disa standarte. Aktivitetet ndërtimore në përgjithësi të infrastruktures janë burim i prodhimit të sasive të mëdha të mbetjeje duke krijuar presion mbi përdorimin e burimeve natyrore. Vend-depozitimet ekzistuese të mbetjeje urbane në këtë zonë nuk përmbushin standartet e kërkuara në përputhje me legjislacionin e mjedisit në Shqipëri. Me ndarjen Administrative – territoriale, menaxhimi i integruar i mjedisit dhe mbetjeje urbane kthehet një ndër prioritetet kryesore për:

- grumbullimin dhe përpunimin e mbetjeje urbane,

- shtimin e mjeteve dhe makinerive teknologjike për grumbullimin e mbetjeje urbane dhe

- plotësimi i qendrave të banuara me konteniere për grumbullimin e diferencuar të mbetjeje urbane (për rrymat letër, plastike, xham).

Kjo situatë e papërshtatshme e menaxhimit të mbetjeje urbane ka dy faktorë kryesorë. Së pari është faktori institucional; mungesa e kontenierëve për grumbullim. Së dyti, është faktori human. Komuniteti nuk është mjaftueshëm i sensibilizuar për të ruajtur pastërtinë e zonës. Individët i hedhin mbetjet e familjeve të tyre pa u kujdesur për ruajtjen e mjedisit.

Problematika

Zona e Ranës së Hedhun paraqet një sërë problematikash lidhur me menaxhimin e mbetjeje dhe standartet që duhen plotësuar në zgjidhjen përfundimtare të këtij problemi. Disa nga këto problematika janë si më poshtë vijon:

- Mosmenaxhimi i mbetjeje urbane në të gjitha njësitë vendore
- Grumbullimi i pa diferencuar mbetjeje – që nënkupton të gjitha mbetjet grumbullohen, hidhen, transportohen dhe depozitohen në të njëjtin vend pa u trajtuar e seleksionuar paraprakisht
- Mungesa e trajtimit apo ndarjes së mbetjeje organike [kompostimi dhe ri-përdorimi i tyre]
- Numri i pamjaftueshëm i kontenierëve, duke bërë që mbetjet të hidhen në tokë apo të bëhen burim sëmundjesh dhe ndotje të ajrit të zonës
- Mungesë e automjeteve të grumbullimit dhe transportit të mbetjeje
- Mungesa e industrisë ricikluese në zonë

- Mungesa e ndërgjegjësimit të komunitetit të zonës lidhur me problematikën e mbetjeje dhe rreziqet që ato shkaktojnë në mjedis dhe shëndetin e banorëve
- Vend-depozitime ilegale mbetjesh, për shkak të mungesës së kontenierëve, largësisë së kontenierëve nga familjet/bizneset apo dhe nivelit të ulët të ndërgjegjësimit publik.

Masat e propozuara në sektorin e menaxhimit të mbetjeje:

Për të përmirësuar situatën e krijuar nga mungesa e një menaxhimi të përshtatshëm të mbetjeje, shihet e nevojshme vendosja e disa masave zbutëse si më poshtë:

- Edukimi mjedisor në të gjithë zonën dhe për të gjithë kategoritë e popullsisë duke filluar me fëmijët;
- Krijimi i vend-grumbullimit të mbetjeje inerte (që rezultojnë nga proceset e ndërtimit);
- Inventarizimi i plotë i vend-grumbullimeve (të ligjshme ose jo) të mbetjeje;
- Minimizimi i mbetjeje (duke eliminuar mbetjet organike që mund të kompostohen e përdoren për plehërime);
- Pakësimi i mbetjeje përmes përdorimit të materialeve shumëpërdorimshme;
- Zbatimi i parimit 3R (Ripërdorim, Riciklim, Reduktim);
- Ricklimi dhe kompostimi i mbetjeje;
- Mbledhja e diferencuar e mbetjeje, duke ndarë fillimisht kategoritë bazë (letër, plastikë, qelqe, metale, dhe mbetje me bazë druri);
- Zhvillimi i infrastrukturës dhe përfshirja në planet rajonale e vendore të menaxhimit të mbetjeje;
- Transferimi i mbetjeje në landfill-e që plotësojnë standartet mjedisore, si mundësia më e përshtatshme nëse në zonë nuk ka të tilla.

2.9. Shërbime publike dhe në funksion të turizmit

Sektori shëndetësor në zonën e studimit ka nevoja të ndjeshme për investime dhe përmirësime në cilësinë e strukturave, në numrin e tyre dhe në personelin mjekësor. Personeli mjekësor në një territor të tillë duhet të trajnohet jo vetëm në shëndetësinë parësore por dhe në trajtimin e traumave dhe ofrimin e ndihmës së parë.

Nga analiza e shërbimit dhe infrastrukturës shëndetësore në zonë, më poshtë jepen disa sugjerime për të përmirësuar sistemin shëndetësor, jo vetëm për banorët e zonës por edhe për turistët e shumtë që do të vizitojnë zonën. Duhet të merret parasysh se ofrimi i një shërbimi shëndetësor cilësor dhe në kohë është një element i domosdoshëm për ofrimin e një turizmi funksional në zonë.

- Qendrat shëndetësore të kujdesit parësor së bashku me degët e tyre duhet të shihen si pika të rëndësishme me të cilat përballet fillimisht pacienti shqiptar ose ai i huaj, duke i kthyer ato në pika të besueshme dhe me shërbim cilësor;

- Të rritet kapaciteti aktual i qendrës shëndetësore, duke pasur parasysh që do rritet dhe fluksi i turistëve.
- Të përmirësohet infrastruktura e duhur për qendrat shëndetësore, që të kenë një shërbim sa më eficient dhe cilësor. Duhet të përmirësohet infrastruktura në lidhje me pajisjet, medikamentet dhe dokumentacionin sipas standardit të miratuar

Institucionet e tjera të nevojshme në raport me turizmin dhe turistët është banka dhe posta, të cilët duhet të ofrojnë shërbimin e plotë në çdo kohë.

Rekomandime dhe propozime për shpërndarjen e objekteve sociale, shëndetësore etj Shërbime institucionale të nevojshme në zone

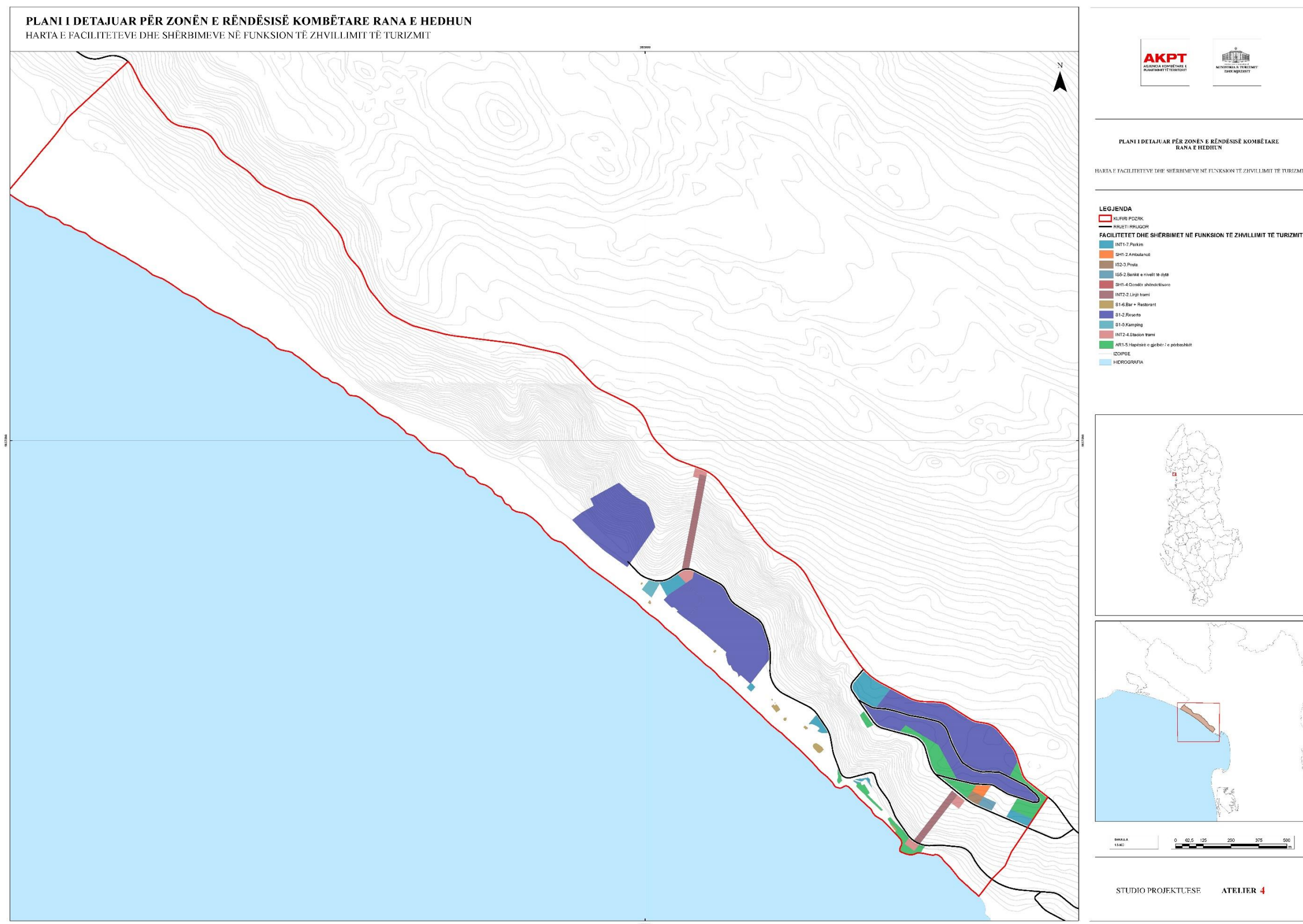
Që sektori i turizmit të mund të zhvillohet në një kuadër të shëndosh dhe të qëndrueshëm, është e nevojshëm që pushteti qendror, lokal dhe sektori privat të jenë në bashkëpunim të ngushtë për një veprim të mirë organizuar.

Bazuar në problematikat e evidentuara dhe objektivat strategjik të “Strategjisë Kombëtare për Zhvillimin e Qëndrueshëm të Turizmit 2019 – 2023”, roli i pushteti qendror dhe atij lokal evidentohen si role kyce në zhvillimin e sektorit të turizmit, jo vetëm për nga pikëpamja e investimeve por dhe për nga pikëpamja e shërbimeve që duhet të ofrohe. Proporcionalisht me rritjen e numrit të turistëve rriten dhe nevojat për shërbime publike, si: shërbime shëndetësore, shërbime kulturore, transport, siguri dhe rend, struktura arsimore të profilizuara etj.

Bazuar në kapacitetin turistik të zonës dhe standardeve ndërkombëtare mund të projektohen nevojat për shërbime publike:

- Për sa i përket shërbimeve shëndetësore, dhe duke marrë në konsideratë afërsinë me spitalet rajonale, zona duhet të ketë minimalisht 6 deri në 8 mjek të cilët ofrojnë shërbime shëndetësore në struktura cilësore dhe të pajisura me aparatura standarde dhe të ndihmës së shpejtë.
- Për sa i përket rendit, pushteti qendror dhe pushteti lokal duhet të garantoj sigurinë e turistëve duke organizuar patrulla të adaptuara dhe të atrecuara për të aksesuar xonat e ndryshme.
- Për të garantuar dhe një ndërhyrje imediate në raste zjari, pushteti lokal duhet të ndërhyjë në krijimin e aksesave për zjarfikseve, rrjetin e mbrojtjes nga zjarri dhe kontrollin në përmanencë të zonës.
- Në kuadër të garantimit dhe përmirësimit të aksesit turistik pushteti qendror dhe ai lokal duhet të përmirësojnë transportin interurban dhe transportin urban që lidh zonën me qytetin e Lezhës.
- Pushteti lokal dhe qendror duhet të bashkëpunojnë në zhvillimin njerzor të profilizuar në turizëm dhe në profile në mbështetje të sektorit turistik.
- Në mbështetje të sektorit të turizmit, të imazhit të zonës dhe promovimit, pushteti lokal dhe ai qendror duhet të bashkëpunojnë në zhvillimin e aktiviteteve kulturore.

Në këtë kontekst shërbimet publike duhet të përgjigjen zhvillimit dhe flukset turistike të zonës.



Harta 12. Harta e faciliteteve dhe Shërbimeve në funksion të zhvillimit të turizmit

2.10. Mbrojtja Civile e kundër Zjarrit

2.10.1. Masa mbrojtëse nga përmytjet dhe erozioni

Turizmi dhe rekreacioni mbështetin ekonominë e komuniteteve të shumta bregdetare në botën në zhvillim. Të dy, turizmi dhe rekreacioni mbështeten në ekosistemet e shëndetshme bregdetare, duke përfshirë plazhet dhe ligatinat, për të tërhequr turistët. Si rezultat i kësaj, ndikimet pozitive të ndryshimeve klimatike që ndikojnë në burimet bregdetare dhe detare mund të ndikojnë negativisht në turizëm dhe rekreacion. Për shembull, rritja e intensitetit të stuhive dhe rritja e nivelit të detit mund të përshpejtojë erozionin e plazheve, të cilat janë një tërheqje e rëndësishme turistike dhe komoditetit rekreativ. Rritja e temperaturave mund të kombinojë me ndryshimet e reshjeve të reduktuara në cilësinë e ujit në zonat bregdetare, duke çuar në përmytje të plazhit. Edhe perceptimi i ndikimeve të ndryshimeve klimatike mund të ndryshojë mënyrën se si turistët zgjedhin destinacionet potenciale, duke ndikuar në dëshirën e tyre dhe duke vështirësuar jetesën e banorëve që varen nga turizmi.

Banorët dhe bizneset që ofrojnë shërbimet e tyre përgjatë brigjeve janë të prekshëm ndaj ndikimeve klimatike. Për të parandaluar këto, janë marrë masa mbrojtëse duke ndërtuar argjinatura përgjatë kanaleve kulluese, ndërtimi i stacioneve të pompimit, pritrat etj.

Tërmetet Janë rreziqe permanente ndaj veprave inxhinierike, për faktin se janë goditje dhe lëvizje të menjëhershme dhe me energji të lartë të tokës mbi themelet e objekteve inxhinierike. Përvoja ka treguar se në raste tërmetesh disa tipe dherash dobësohen. Të tillë janë përshembull ranat të cilat në rast tërmeti lëngëzohen dhe humbin qëndrueshmërinë po kështu edhe torfat dhe disa tokat suargjilore të cilat ndodhen nën nivelin e ujërave nëntokësore. Për këtë arsye studimet e detajuara gjeologjike për çdo objekt të caktuar do tregojnë në se në bazament ka formacione të dobta të cilat në rast tërmetesh e humbin qëndrueshmërinë e tyre. Sipas normave shtetërore në të tilla raste objekti i studiuar do llogaritet për intensitet makrosizmik një ballë më të madh, pra për IX ballë.

2.10.2. Mbrojtja civile dhe kundra zjarrit

Ligji nr. 8756, datë 26.03.2001 "Për emergjencat civile" i ndryshuar dhe Ligji nr.8766, datë 5.4.2001 për "Mbrojtjen nga zjarri dhe për shpëtimin" (i ndryshuar) dhe aktet e tyre nënligjore përbëjnë bazën e përcaktimit të sistemit të planifikimit, parandalimit dhe linjën e drejtimit për përbalimin e emergjencave, si dhe aktivitetin e organeve shtetërore në nivele të ndryshme.

Strukturat e emergjencave civile, stacionet e zjarrfikëseve, policisë, etj., për vetë rëndësinë e tyre, mund të vendosen në çdo njësi strukturore pavarësisht kushtëzimeve të saj, nëse plotësojnë kërkesat dhe normativat e Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis.

Në zonën bregdetare duhet një monitorim i vazhdueshëm për të parandaluar rënien e zjarreve, veçanërisht në ato segmente ku do të lokalizohen struktura kampingu, aktivitete në natyrë, shtigje, pra ku do të ketë veprimtari njerëzore të shtuar.

Për sa i përket masave nga përmytjet, janë përcaktuar zonat ku duhet të tregohet kujdes dhe evitohet ndërtimi i përhershëm.

Në territor, duhet të bëhen mbjellje në afërsi të zonave të mbrojtura duke krijuar një bafer mbrojtës shpatet e pjerrëta dhe në territoret me erozion aktiv, ndërtohen prita malore, kanale të ujërave të larta, si dhe të sistemohen ose nxirren nga përdorimi rezervuarët problematikë.

2.10.3. Masa të tjera mbrojtëse

Gjatë hartimit të PDZRK-së merren në konsideratë brezat mbrojtës dhe distancat e sigurisë bazuar në legjislacionin në fuqi dhe Planifikimin Kombëtar. Këto kufizime përmbledhen :

Kufizime për ruajtjen e mjedisit natyror dhe historik

Këto kufizime vendosen për ruajtjen e mjedisit natyror për shkak të vlerave specifike natyrore ose vlerës së peizazhit natyror apo të ndërtuar. Në këtë kategori përfshihen, fashat dhe brezat mbrojtës të lumenjve, përrenjve, monumenteve të natyrës, zonave apo ekosistemeve të ndjeshme mjedisore si dhe monumentet e kulturës.

Baza ligjore aktuale ka shfuqizuar një numër të lartë kufizimesh të këtyre elementeve duke i lënë detyra të planifikimit apo të rregulloreve sektoriale.

PPK në lidhje me lumenjtë dhe brigjet ka parashikuar një distancë prej 200 m për të krijuar hapësirat e korridoreve natyrore lumore dhe ruajtjen e brezit detar.

PINS-Bregdeti në rregulloren e tij ka përcaktuar llojet dhe karakteristikat e strukturave që mund të vendosen në distancën 200m nga vija e bregut.

Konkretisht në territor janë evidentuar:

- Kufizimi përgjatë vijës së detit – 100 m dhe 200 m

Kufizime për arsye sigurie dhe mirëmbajtje

Në këtë kategori përfshihen të gjitha infrastrukturat që kanë nevojë për breza mbrojtës si për të rritur sigurinë ashtu dhe për të siguruar mirëmbajtjen e duhur të tyre. Këtu përmendim brezat mbrojtës së rrugëve urbane dhe interurbane, hekurudhave, kabllot e tensionit të lartë, etj.

Në këtë kategori përfshihen dhe kufizimet në zona me ndjeshmëri mjedisore, aksesit i të cilave do të përbënte rrezik për njerëzit (zona me rrezik hidro-gjeologjik, si për shembull erozioni dhe përmytjet, etj)

Konkretisht në territor janë evidentuar:

Kufizime të kanaleve vaditës dhe kullues për efekt mirëmbajtjeje - 8 m së paku në njërin krah të kanalit integruar në rrugët bujqësore.

Kufizime për arsye sanitare

Këto kufizime kanë si qëllim primar ruajtjen e higjenes dhe shëndetin publik. Janë breza mbrojtës që duhen marrë në konsideratë gjatë planifikimit dhe duhet të jenë pjesë përbërëse e lejeve të ndërtimit dhe lejeve

mjedisore të strukturave si industri e rëndë, infrastrukturë përpunim mbetjesh urbane, struktura bujqësore si depo farmaceutike, thertore, stalla etj Këto kufizime janë të ndryshueshme në varësi lejes mjedisore, pjesë e terrenit në dispozicion të funksionit konkret. Aktualisht në zonën në studim nuk ka pika të tilla. .

3. PLANI I MBROJTJES SË MJEDISIT

3.1.Mbrojtja e Peisazhit

Zona e Ranës së Hedhun nuk është zonë e mbrojtur natyrore në vetvete por në afërsi të këtij territori ndodhet Monumenti Natyror “Rana e Hedhun”. Ky monumenet natyror shtrihet brenda kufirit të Zonës së Peizazhit të Mbrojtur Bunë-Velipojë.

Është një dunë ranore tipike e vendosur në një nga shpatet e Malit të Rencit. E shtrirë në lartësi afërsisht 200-300 metra vijë lineare në breg të detit Adriatik. Rrethohet nga bimësia tipike mesdhetare e përfaqësuar nga makia mesdhetare dhe dushkajat e formuar nga bulger (Querqus trojana)

Formacioni ranor është krjuar nga një depozitim në kohë i sedimenteve detare dhe veprimtarisë së erës për të vendosur e për të marrë trajtën e dunave ranore.

Si monument natyror, gëzon mbrojtje të nivelit të parë ose mbrojtjen më të fortë, paprekshmërinë nga cfarëdo lloj investimi dhe ndalimin e tjetërsimit fizik dhe funksional.

Megjithë kufizimet e mësipërme, zona e mbrojtur rrezikon nga shfrytëzimi për qellime argëtuese dhe sportive që po dëmtojnë rëndë morfologjinë e saj natyrore.

PDZRK parashikon ruajtjen e karakteristikave të peizazhit, si në zonat e mbrojtura mjedisore ashtu dhe në zonat jashtë parqeve. Ndër këto karakteristika veçojmë:

a. Vlerat natyrore:

- Bregun e detit dhe sistemet e dunave
- Kreshtat dhe majat e kodrave të Rencit
- Gjeomonumentet përfaqësuar nga monumenti i Ranës së Hedhun në kufi të zonës
- Pjesën ligatinore midis Baks-Rrjollit dhe Ranës së Hedhun

b. Peizazhin e krijuar nga dora e njeriut

- Objekte e Trashëgimisë Kulturore dhe Historike (ndonëse jo të shpallura të tilla si Tumat ilire në Renc, Varri i Osmanit etj)

Në zonë do të parashikohen pika vrojtimi panoramike përgjatë aksit të rrugës Velipojë-Shëngjin dhe itinerarë/shtigje natyrore si përgjatë bregut të detit ashtu dhe në kodra.

Asetet e peizazhit mund të përdoren për kohën e lirë dhe për argëtim aktiv pa ndryshuar përdorimin e përcaktuar nga ky plan. Në pikat panoramike dhe shtigjet natyrore do të ketë infrastrukturë të nevojshme dhe mobilim urban. Në këto pika, me leje të veçantë mund të ofrojnë shërbime dhe tregtarë ambulantë.

Në vijim janë përshkruar disa masa të ndara sipas tipologjive të peizazhit.

Peizazhi natyror: synohet mbrojtja dhe përmirësimi i peizazhit natyror nëpërmjet shtimit të zonave të pyllëzuara dhe uljes së fragmentimit të zonave natyrore.

- Ripyllëzimin e zonave të shpyllëzuara dhe të degraduara nga shkaqe të ndryshme që do të sillte një ndikim pozitiv në ruajtjen e njëtrajtshmërisë dhe të bashkimit të pjesëve të copëtuara të pyjeve, duke krijuar një peizazh pyjor të vazhdueshëm.

- Mbjelljen e drurëve të cilat, krahas rregullimit të peizazhit, përshtaten me tokën dhe që mund të shërbejnë si mbrojtëse të tokës nga erozioni dhe që nuk përbëjnë rrezik për të prishur balancat me bimët e tjera.

- Të minimizohen ndërhyrjet vizuale dhe të zvogëlohet natyra negative e çdo pengese vizuale;

Peizazhi rural dhe peri-urban: Synohet mbrojtja e peizazhit rural dhe përmirësimi i cilësisë së tij, duke e konsideruar si pjesë të pandashme të peizazhit natyror. Kjo do të arrihet nëpërmjet marrjes së masave specifike për rregullimin e elementëve të caktuar si:

- Rikualifikimet dhe ristrukturimet e zonave të urbanizuara.

- Përfitime të tjera nga ruajtja e peizazhit: Ruajtja dhe konservimi i peizazhit natyror gjithashtu ka një sërë përfitimesh mjedisore, kryesisht në mbrojtjen e tokës, uljen e ndotjes, habitatit për specie e deri tek përfitimet ekonomike të drejtpërdrejta. Rekomandohet që gjatë zbatimit të projekteve të merren në konsideratë të gjithë masat që janë dhënë për ruajtjen e peizazhit dhe përmirësimin e tij.

Peizazhi Urban: Synohet përmirësimi i këtij peizazhi dhe futja dhe ndërthurja e përbërësve të peizazhit natyror në brendësi të zonave urbane (sipërfaqe të gjelbra, dru, shkurre, sipërfaqe ujore). Masa specifike për përmirësimin e peizazhit urban janë:

- Rikualifikim i hapësirave publike. Gjatë fazës së projektimit duhet të bëhet një analizë e thelluar të gjithë komponentët që e formojnë atë (arkitektonika, historia, kultura, natyra, bimësia lokale) dhe duhet të gjendet mundësia që këto elementë të kombinohen me njëri-tjetrin për të krijuar një peizazh të pëlqyeshëm dhe funksional;

- Ruajtja e strukturës së pemëve përgjatë rrugëve, pra nëse aksi rrugor karakterizohet nga drurë frashëri, që ka rezistuar në kohë dhe i është përshtatur klimës dhe tokës, rekomandohet që të ruhet kjo lloj bimësie, si dhe mundësisht të së njëjtës madhësi dhe distancë nga njëra-tjetra, deri në fund të aksit për të ruajtur “formalitetin” që karakterizon këtë peizazh;

- Përzgjedhja e llojeve për t’u mbjellë përgjatë akseve rrugore duhet të bëhet me kujdes. Mund të përzgjidhet vetëm një lloj, ose një kombinim 2-4 llojesh, por sipas një tendence të përsëritur, që krijon elementin estetik dhe të rregullsisë në dizajnin e peizazhit rrugor. Si parim, diversiteti në ngjyrë, formë dhe lloj mund të arrihet në akset e tjera, por brenda të njëjtit aks bimët, forma, distanca dhe lloji i tyre rekomandohet të qëndrojnë të pa ndryshuara, ose në formacione të projektuara paraprakisht.

- T’i kushtohet vëmendje ndryshe hapësirat boshe, të patrajtuara Këto hapësira vërtetojnë se peizazhi nuk ka përmasë standarde dhe se është vetë elementi i përdorur në të, i cili nëpërmjet funksionit që ofron edhe në një hapësirë relativisht të vogël, sërish ofron një shumëllojshmëri aktiviteteve e mjedisesh.

- Në ndërhyrjet e parashikuara në vendbanime dhe zona turistike duhet të merret në konsideratë karakteri i çdo vendbanimi. Projekte unifikimi si në formë dhe në gamë ngjyrash duhet të aplikohen në

objekte ekzistuese. Për projektet e reja zhvillimi do të bazohet në rekomandimet arkitektonike të vetë PDZRK-së.

3.2.Hapësirat e gjelbra dhe llojet e gjelbërimit

Në zonë janë parashikuar hapësira të gjelbra natyrore – ku dora e njeriut nuk duhet të ndihet. Në këto zona ndërhyrjet do të jenë minimale dhe do të përqendrohen përgjatë shtigjeve, në sinjalistikë turistike dhe shpjeguese- qëllimi është të krijohen itinerarë didaktikë në natyrë.

Kategoria e dytë e hapësirave të gjelbra karakterizohet nga hapësirat e mobiluara: lulishte, parqe, kënde lojrash, mini zona sportive etj. Dhe në këto zona duhet të mbizotërojë bimësia autoktone e zonës. Mobilimi urban duhet të marrë në konsideratë karakterin natyror, bujqësor apo urban/rural të hapësirës së gjelbër.

Bëmësia e ulët e zonës duhet të ndërthurret me bimësi të lartë autoktone: frashër, plep, gorice, caracë, shegë, fik etj për të rritur përdorimin e zonës.

3.3.Mbrojtja e mjedisit

3.3.1. Parashikime për mbrojtjen e tokës dhe përmirësimin e cilësisë së saj

Problemet kryesore që hasen janë kryesisht erozioni i tokës dhe rënien e shëmbinjve nga Mali i Rencit. Dukuria e erozionit lidhet me modifikimin apo shkatërrimin e habitateve. Erozioni çon në shkatërrimin dhe fragmentimin e habitateve, zhdukjen e specieve, modifikimin e bimëve dhe komuniteteve të kafshëve vendase, dhe së fundi, në ndryshimin e përhershëm të ekosistemit dhe peizazhit. Rrëshqitjet e tokës janë prezente dhe mund të shtohen nëse dëmtohet mbulesa pyjore apo nuk mirëmbahet ajo ekzistuese. Prerja e drurëve, zjarret dhe degradimi i pyjeve në zonat me shpatë të larta, shoqërohen me rritje të mëtejshme të erozionit që së bashku me erozionin që ndodh natyrshëm, ndikon ndjeshëm tek habitatet.

Me qëllim mbrojtjen e tokës dhe përmirësimin e cilësisë së saj, duhet të merren disa masa për të parandaluar këto fenomene dhe nga ndërhyrjet e njeriut.

- Studime të mirëfillta mbi erozionin duke përdorur modele bashkëkohore për parashikimin e erozionit të shkaktuar nga uji ose nga era në të gjithë sipërfaqen e zonës me qëllim përcaktimin e shkallës/shtrirjes së erozionit në të gjithë territorin. Kjo ndihmon në: i) planifikimin më të mirë të menaxhimit të tokës; ii) vlerësimin e pasojave që vijnë nga mënyrat e ndryshme të punimit të tokës; iii) përcaktimin e standardeve për mbrojtjen e tokës e mjedisit; iv) zhvillimin e planeve për kontrollin e sedimentit në projekte ndërtimi si rezervuarë; si dhe v) llogaritjen e periudhës kohore (viteve) që nevojiten për mbushjen e kanaleve dhe digave me sediment;
- Pyllëzimet e zonave të shpyllëzuara apo të degraduara nga shkaqe të ndryshme si zjarret, apo prerja e qëllimshme do të sillnin një ndikim pozitiv në mbrojtjen e tokës nga erozioni dhe nga rrëshqitjet e mundshme;
- Ruajtja ose mbrojtja e tokës bujqësore nga ndërtimet;

3.3.2. Parashikime për përmirësimin e cilësisë së ujit dhe mbrojtjen e elementëve ujorë

Përmirësimi i cilësisë së ujit është e mundur të trajtohet në mënyrë parandaluese, nëpërmjet:

- Hartimit dhe zbatimit të një plani të të menaxhimit të ujit për ujitje;
- Zëvendësimi i skemave ujitëse të amortizuara me ato të reja me qëllimin zvogëlimin e humbjes së sasisë ujit;
- Ndërtimit të rezervuarëve dhe digave për të minimizuar pompimin e ujërave nëntokësore;
- Industritë të cilët përdorin ujin për qëllime teknologjike duhet të ndërtojnë impiante individuale trajtimi të ujërave të përdorur në perputhje me kriteret e përcaktuara.

3.3.3. Parashikime për përmirësimin e cilësisë së ajrit

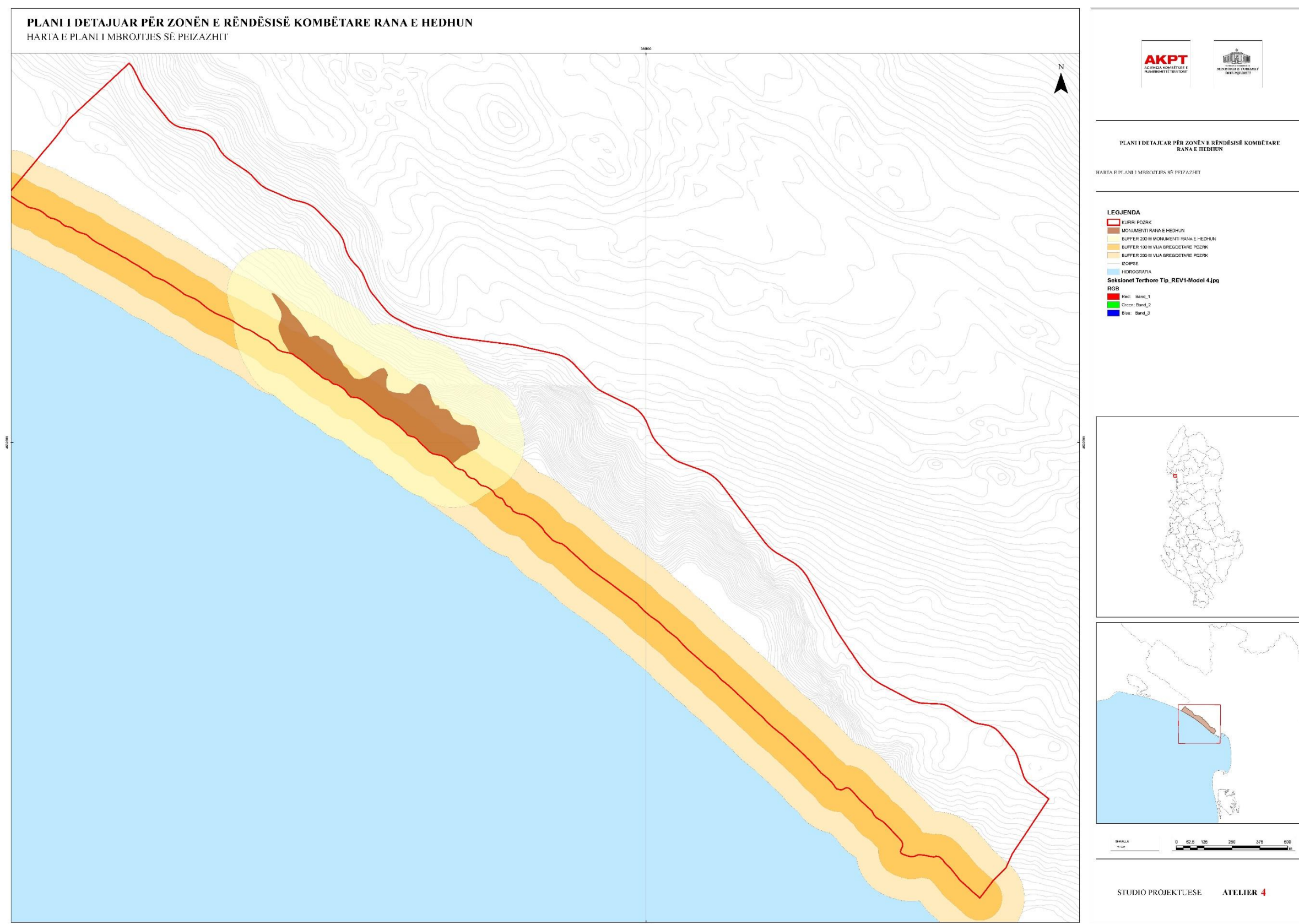
Treguesit kryesorë të cilësisë së ajrit janë të një niveli dhe përqëndrimi i gazeve të tillë si;

- SO₂, NO_x dhe NH₃ [amonjaku], të cilët shkaktjnë ndër të tjera edhe shirat acide;
- CO₂, CH₄ [metani], NO₂, lidhen me emetimin e gazeve në atmosferë të shkaktuar nga aktivitetet njerëzore [djegia e biomasës, dekompozimi i bimësisë në liqen apo mbarështimi i blegtorisë];
- PM₁₀, tregon përqëndrimin e grimcave të ngurta në ajër.

Sfidat kryesore dhe prioritet për sa i takon cilësisë së ajrit dhe që pasqyrohen edhe në Plan janë: (1) kompletimi i adoptimit dhe zbatimit të standardeve Evropiane mbi cilësinë e ajrit urban dhe shkarkimeve në ajër; (2) konsolidimi i Sistemit Kombëtar të Monitorimit sipas standardeve Evropiane; dhe (3) adoptimi e zbatimi i planeve të veprimit mbi cilësinë e ajrit, si në nivel Qendror dhe atë local.

Disa nga masat për parandalimin e ndotjes së ajrit:

- Hartimi i Planit Lokal të Bashkisë për përmirësimin e cilësisë së ajrit;
- Rritja e sipërfaqeve të gjelbra;
- Monitorim i vazhdueshëm i cilësisë së ajrit dhe të mjedisit në tërësi
- Promovimi dhe ndërgjegjësimi i njerëzve për përdorimin e bicikletave dhe zvogëlimin e përdorimit të mjeteve motorrike



Harta 13. Harta e planit të Mbrojtjes së Peizazhit

3.4. Variante për Zgjidhjen e Dëmeve Shkaktuar nga Hotspotet e Evidentuara

Zona e plazhit të Ranës së Hedhun është kryesisht natyrore, me ndërhyrje të vogla nga aktivitetet humane. Në zonë nuk ka hotspotet të mirëfillta por disa problematika që kanë nevojë për adresim dhe që PDZRK me anë të parashikimeve për infrastrukturë i ka adresuar:

- Mbetjet e ngurta urbane
- Ujërat e përdorura urbane

Fenomene të cilat kalojnë përtej PDZRK-së dhe kanë nevojë për një adresim të dedikuar janë:

- Gjuetia e paligjshme
- Dëmtimi i dunave ranore

Këto dy problematika adresohen duke vendosur sanksione të forta për shkëlësit dhe një monitorim të vazhdueshëm të zonës.

Një adresim i dytë ka të bëjë me fushata ndërgjegjësimi pranë banorëve të zonës dhe bizneseve duke vënë në pah humbjen ekonomike që ata do të kenë nëse këto fenomene vijojnë në zonë.

4. PLANI I VEPRIMEVE PËR ZBATIMIN E PDZRK-së

4.1.Zhvillimi i Njësive Territoriale

4.1.1. Metodologjia e përcaktimit të prioritetit

Qëllimi për hartimin e këtyre PDZRK-ve lidhet me promovimin e zhvillimit të turizmit, përthithjen e investimeve dhe përmirësimin e cilësisë së jetesës së komuniteteve në afërsi të këtyre territoreve.

Vetë shpallja e këtyre zonave si zona të rëndësishme kombëtare ka shprehur prioritetin dhe urgjencën në zhvillimin e tyre. Duke vrojtuar listën e projekteve të identifikuar, vërejmë 2 kategori kryesore:

Projekte pa të cilat zona nuk mund të funksionojë si zonë turistike dhe

Projekte që lidhen me funksionimin e përditshëm të zonës.

Disa projekte janë madhore dhe lidhen me politikat kombëtare, të tjera janë projektet e vetë zhvillimit të zonës. Projekte të tjera do të shtohen në fazën e detajimit të planit, por këto projekte do të jenë të lidhura vetëm me funksionimin e zonës në brendësi të saj. Orientimi i financimit mund të ndryshojë dhe balancat e mësipërme duke kaluar një projekt nga një fazë në tjetrën.

Në zhvillimin e zonës është e rëndësishme dhe mënyra e administrimit të vetë zonës: Do të krijohen borde administrimi të përbërë nga bizneset? Do të menaxhohet nga struktura në rang kombëtar? Do të menaxhohen nga bashkitë ku zona bën pjesë? Këto pyetje do të trajtohen dhe në Takimet me Forumin e Bashkërendimit dhe me Ministrinë e linjës pasi përgjigja e këtyre pyetjeve do të çojë në përcaktimin e përgjegjësisë dhe të burimeve njerëzore të nevojshme, në prioritetet e ndërhyrjeve dhe në ndjekjen e zbatimit të vetë PDZRK-së.

Në përcaktimin e prioritetit rol kryesorë kanë shërbimet parësore:

- Mobiliteti dhe lëvizshmëria: Aksesit dhe parkimi, transporti publik dhe ai alternativ
- Siguria publike dhe shëndeti: largimi i ujërave të ndotura, largimi i mbeetjeve urbane, siguria e ujërave detare të pastra e të sigurta, siguria nga përmytjet e ndryshimet klimaterike, ndriçimi publik për të rritur sigurinë në zonë, prania e ndihmës së shpejtë në zonë, etj
- Shërbimet bazë: furnizimi me ujë dhe me energji elektrik, etj.

Impakti viziv dhe peisazhistik i zonës zë vend të dytë, së bashku me shërbimet tregtare, sportive, social kulturore e institucionale të cilat ndikojnë në kohëzgjatjen e qëndrimit të turistëve.

Nga ana tjetër paralel me ndërhyrjet e mëdha parësore në zonë mund të realizohen projekte të shpejta, me kosto të ulët por me impakt të lartë.

4.1.2. Fazat e zbatimit të planit

Në nivelin strategjik do të përcaktohen 3 faza:

- Projekte që duhet të paraprijnë zhvillimin në zonë

- Projekte që shërbejnë për zhvillimin e zonës (për t'u detajuar në zbatimin e fazave të zbatimit të PDZRK-së)

Projekte që ecin paralelisht – kryesisht projekte mirëmbajtjeje dhe rikualifikimi.

4.1.3. Përgjegjësitë dhe Burimet Njerëzore

Përgjegjësitë dhe burimet njerëzore do të detajohen në tryezat e forumit pasi të jetë përcaktuar mënyra e administrimit dhe financimit të zonës.

4.1.4. Buxheti dhe Burimi i mundshëm i financimit

Konsulenti bazuar në eksperiencat e mëparshme dhe në projekte të ngjashme ka dhënë një vlerësim të buxhetit të nevojshëm për zhvillimin e projekteve kryesore. Burimi i financimit do të detajohet në tryezat e forumit pasi të jetë përcaktuar mënyra e administrimit dhe financimit të zonës.

4.1.5. Indikatorët e monitorimit dhe të zbatimit

Për secilin projekt janë dhënë disa indikatorë që do të shërbejnë në ndjekjen e zbatimit të projektit. Fazat e këtij monitorimi sipas rëndësisë së tyre, mund të realizohen bazuar në indikatorët monitorues të zbatimit:

- a. Raportet periodike statistikore;
- b. Respektimi i afateve të vendosura;
- c. Përqindja e realizimit të projektit;
- d. Impakti i këtyre projekteve gjatë zbatimit;
- e. Elementët e ndikimit në mjedis;
- f. Zbatimi i normativave dhe hallkave ligjore gjatë fazës realizuese;
- g. Impakti i produktit final në ekonominë dhe mirëqenien e zonës.

Janë këto faktorë, të cilët krijojnë dhe bazën e premisat, për të verifikuar impaktin që turizmi do të sjellë në ndryshim e kushteve social-ekonomike të komunitetit.

4.1.6. Nevoja për ndryshime institucionale dhe ligjore

Bazuar në qasjen aktuale të Strategjisë territoriale të PDZRK-së Tale vërehet se ka nevojë për ndryshime ligjore, veçanërisht në trajtimin e Zonës së Rezervatit Natyrorë "Kune-Vain-Tale" miratuar me Vendimin e Këshillit të Ministrave (VKM) Nr. 432, datë 28.04.2010 "Për shpalljen e Kune-Vain-Tale dhe të territorreve ligatinore përreth "Rezervatit Natyror të Menaxhuar / Park Natyror". Zhvillimi i turizmit dhe mbi të gjitha i aktiviteteve në natyrë do të kërkojë një vendimarrje paraprake për të vendosur balancën mes mbrojtjes strikte mjedisore dhe zhvillimit të industrisë turistike.

Përsa i përket aspekteve institucionale, është e qartë se bashkitë bregdetare nuk kanë kapacitetet për administrimin e këtyre zonave me investime strategjike. Administrimi shkon përtej dhënies së lejes së

ndërtimit, prek zhvillimin e turizmit dhe ndërveprimin me territore të tjera. Kjo temë do të trajtohet dhe në tryezat e bashkërendimit duke synuar daljen me disa skenarë të mundshëm.

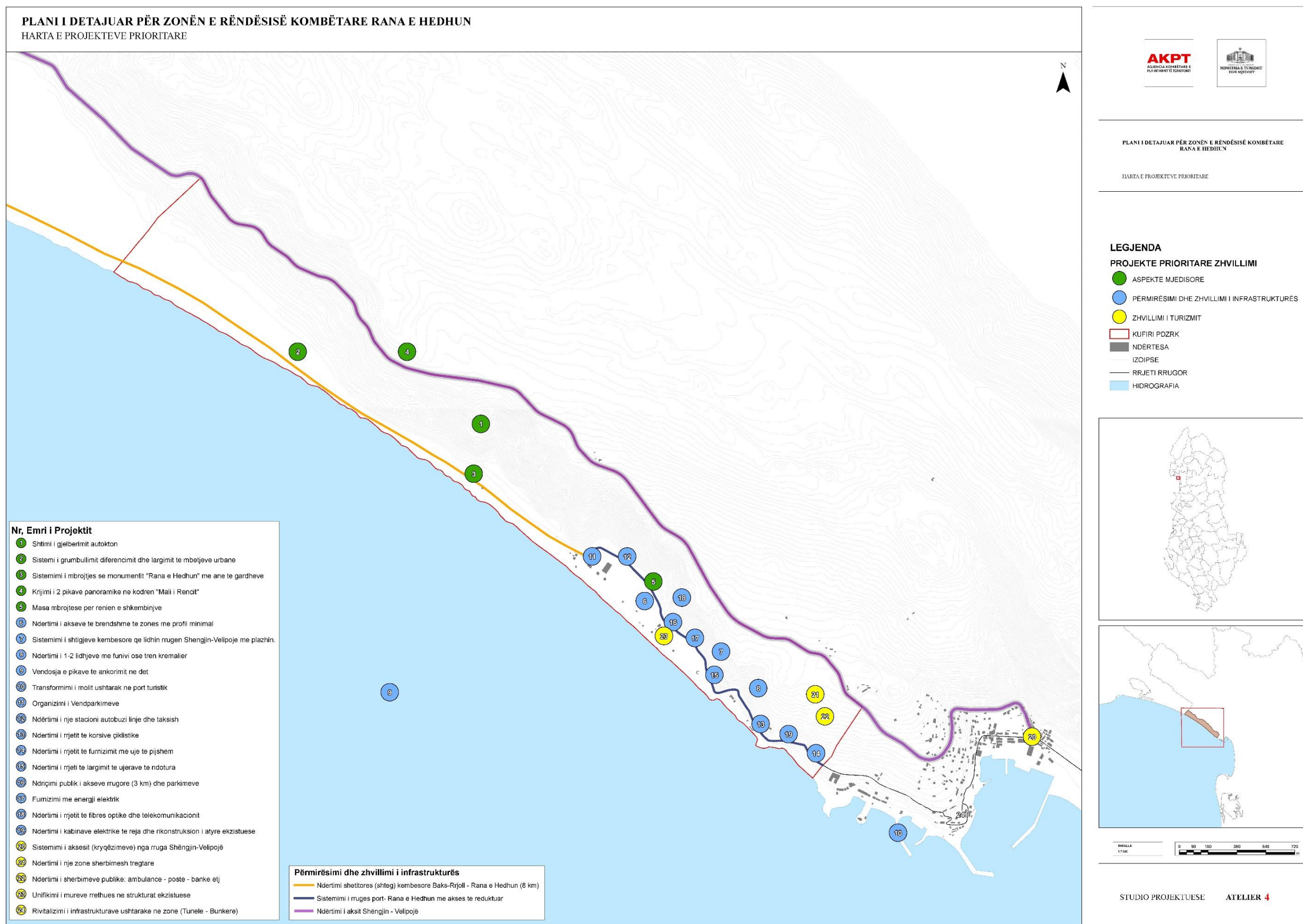
4.2.Zbatimi i Rrjeteve Kryesore të Infrastrukturës Publike

Realizimi i rrjetit të furnizimit me ujë dhe kanalizimeve të ujërave të bardha e të zeza, do të bëhet i njëkohshëm me atë të zhvillimit urban. Megjithatë këta rrjete përputhen me rrjetin rrugor, zbatimi i tyre në terren rekomandohet të bëhet para përfundimit të këtij të fundit.

Për realizimin e rrjetit të furnizimit me ujë dhe kanalizimeve të ujërave të bardha dhe të zeza është hartuar një preventiv i cili bazohet në volumet e nxjerra nga skemat përkatëse dhe cmimet standarte të miratuara. Rezultatet e llogaritjeve praqiten në tabelën më poshtë.

PARASHIKIMI I NEVOJAVE PER UJE, VELLIMET E REZERVUARVE, PRURJET E UJERAVE TE ZEZA			
Emertimi	Njesia	RANA E HEDHUN	
		Min	Max
Nr.Kateve		1-3	1-3
Nr.Banoreve	Banore	3,000	5,000
Qmes ditore	l/s	14	24
Qmes orare	l/s	19	31
Qmax orare	l/s	29	47
W rezervuarit	m3	950	1,500
Qkan mes ditore	l/s	11	19
Qkan mes orare	l/s	15	25
Qkan max orare	l/s	23	38
Fuqia e STPompave (Pusi)	kW	13	23
Fuqia e STPompave (Rrjeti)	kW	7	12
Fuqia totale	kW	20	35
KOSTOT			
Kosto per KUZ+Imp (Pa TVSH)	MIJ EURO	1.35	2.25
Kosto per FU (Pa TVSH)	MIJ EURO	1.20	2.00
Kosto per UB (Pa TVSH)	MIJ EURO	0.15	0.25
Kosto pwr argjinaturat (Pa TVSH)	MIJ EURO		
Kosto per Drenazhim (Pa TVSH)	MIJ EURO		
MIN	MIJ EURO	2.70	
MAX	MIJ EURO		4.50
Kostot totale skenari MINIMAL	MIJ EURO	2.70	
Kostot totale skenari MAKSIMAL	MIJ EURO	4.50	

Tabela 3 Preventmi i punimeve për për rrjetet e furnizimit me ujë dhe kanalizimeve të ujërave të bardha dhe të zeza



Harta 14. Harta e Projekteve prioritare

