

# RAPORT ARKITEKTONIK

FAZA I

**Projekti: Ndërhyrje për rritjen e ofertës turistike dhe për përmirësimin funksional dhe estetik të bregdetit**

Tiranë 2025

## I. POZICIONI I ZONËS NË STUDIM

Zona e studimit, e shënuar me ngjyrë në hartë, ndodhet ne zonen bregdetare qe shtrihen nga Ura e Dajlanit deri te Godina e Kavalishences.

Zona bregdetare e Durrësit, e përfshirë në këtë studim, përfaqëson një nga hapësirat më dinamike të qytetit, ku ndërthuren funksione të ndryshme urbane, turistike dhe tregtare. Në afërsi të saj ndodhen ndërtesa banimi, shërbime, struktura akomoduese dhe hapësira publike që i japin zonës një përdorim të lartë gjatë gjithë vitit, me intensitet të shtuar gjatë sezonit turistik.

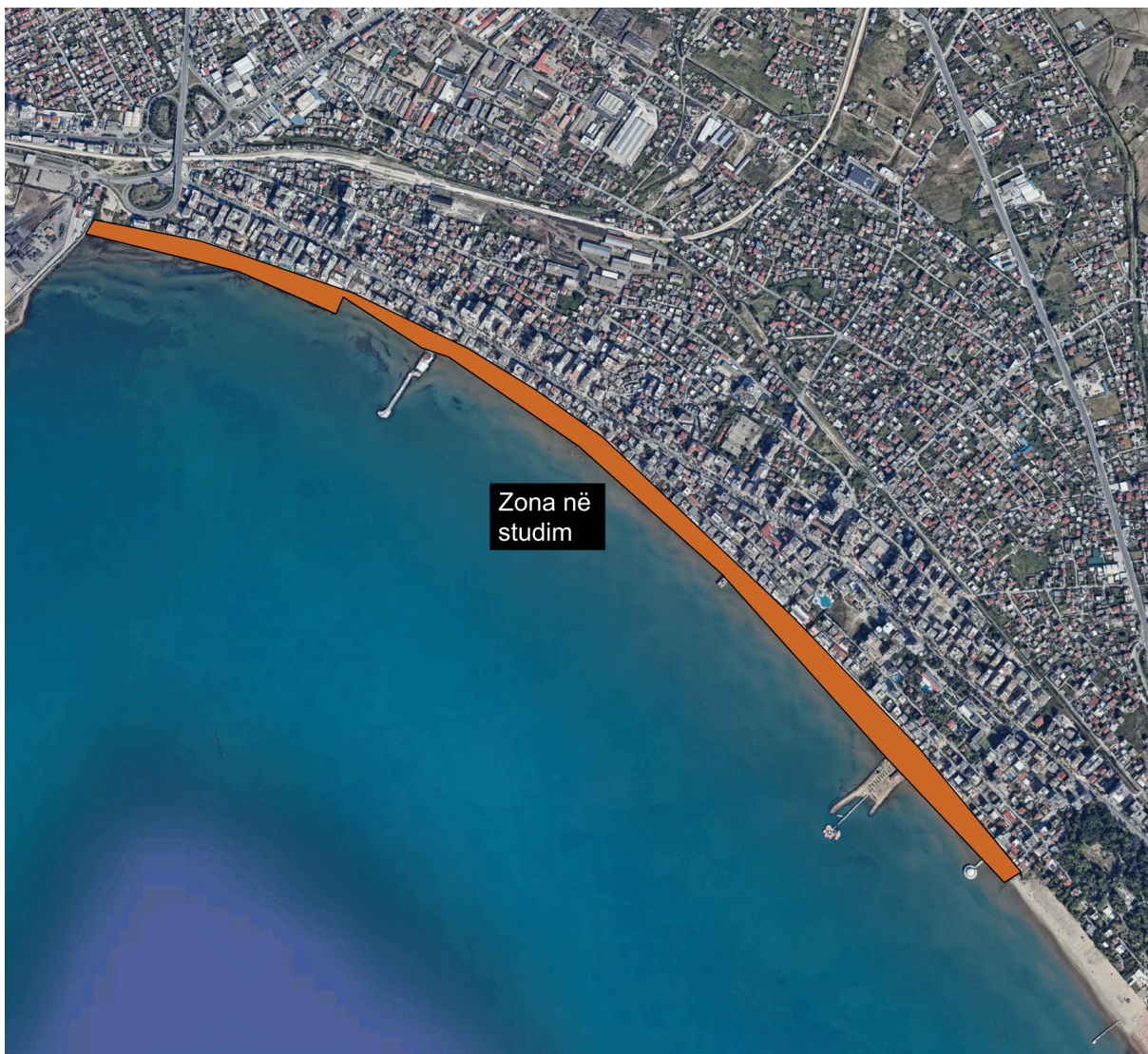


Fig. 1. Evidentimi i zonës në studim.

Megjithëse zona ka një rol të rëndësishëm në jetën ekonomike dhe sociale të qytetit, ajo shfaq potencial për përmirësim në disa drejtime, si në aspektin funksional ashtu edhe në atë

estetik. Struktura e hapësirës mund të përfitojë nga një organizim më i qartë, ndërsa infrastruktura ekzistuese ofron mundësi për përmirësime që do të rrisin cilësinë e përvojës për banorët, vizitorët dhe aktorët ekonomikë.

Pranë këtij segmenti bregdetar ndodhen disa pika me rëndësi urbane si Porti i Durrësit, Shëtitorja "Taulantia", terminallet e trageteve, godina me karakter historik dhe rrjeti rrugor që e lidh direkt me qendrën e qytetit. Këto elemente shërbejnë si referenca të rëndësishme orientimi dhe kontribuojnë në identitetin urban të zonës, duke e bërë atë një pikë strategjike për zhvillim dhe rigjenerim.



Fig. 2. Pika referimi për zonën në studim.

Analiza e lartësisë së ndërtesave në zonën e Plazhit të Durrësit pasqyron në mënyrë të qartë zhvillimin urban të diferencuar dhe transformimin e strukturës ndërtimore përgjatë bregdetar. Harta tregon një mozaik të lartësive të ndryshme, i cili lidhet ngushtë me periudhat e ndërtimit, funksionet e zonës dhe intensitetin e zhvillimit në secilin segment të territorit.

Në pjesën veriore dhe qendrore të qytetit, veçanërisht pranë portit dhe qendrës historike, ndërtesat kanë në pjesën më të madhe një lartësi mesatare nga 3 deri në 6 kate. Këto zona përfaqësojnë zhvillimet më të hershme të qytetit dhe përmbajnë një përzierje funksionesh rezidenciale, tregtare dhe institucionale. Për shkak të strukturës urbane ekzistuese dhe kufizimeve të trashëguara të planifikimit, ndërtesat e larta janë më pak të pranishme në këtë segment, duke ruajtur një shkallë ndërtimore më të ulët dhe të përshtatur me kontekstin historik të qytetit.

Ndërkohë, zona qendrore e shëtitorës dhe segmentet më të afërta me plazhin karakterizohen nga një intensitet më i lartë ndërtimi, me ndërtesa që arrijnë 6 deri në 10 kate. Ky model është rezultat i zhvillimit të vrullshëm pas viteve 1990, kur kërkesa për hapësira banimi, hotele dhe struktura shërbimi u rrit ndjeshëm. Në disa prej këtyre zonave vihet re një densitet më i lartë vertikal, veçanërisht përgjatë akseve kryesore rrugore dhe pranë nyjeve të transportit, çka reflekton një strategji ndërtimore që synon shfrytëzimin maksimal të parcelave urbane.

Në pjesën jugore të zonës së plazhit, sidomos drejt segmentit të fundit bregdetar, zhvillimi ndërtesor paraqitet më intensiv dhe më vertikal. Këtu janë të pranishme ndërtesa që kalojnë 10 kate, duke arritur në raste të veçanta deri në 15 apo edhe 23 kate. Këto struktura moderne, kryesisht me funksione turistike dhe rezidenciale, dëshmojnë për fazën më të re të urbanizimit të qytetit dhe për tendencën drejt zhvillimeve me densitet të lartë në afërsi të detit. Rritja në lartësi është ndikuar edhe nga kërkesa për pamje panoramike, përfitime ekonomike më të mëdha dhe nevoja për të optimizuar përdorimin e tokës në zonat me vlerë të lartë.

Në përgjithësi, morfologjia vertikale e zonës së Plazhit të Durrësit reflekton një zhvillim të pabarabartë, ku ndërtesat me lartësi të ulët bashkëjetojnë me ato shumëkatëshe brenda të njëjtit kontekst urban. Ky kontrast tregon mungesën e një kontrolli të unifikuar planifikues gjatë dekadave të fundit, por njëkohësisht pasqyron evolucionin e natyrshëm të qytetit drejt një profili më metropolitan dhe turistik. Sfida kryesore për të ardhmen qëndron në harmonizimin e këtyre lartësive me cilësinë e hapësirave publike, karakterin bregdetar dhe kërkesat për një zhvillim të qëndrueshëm urban.

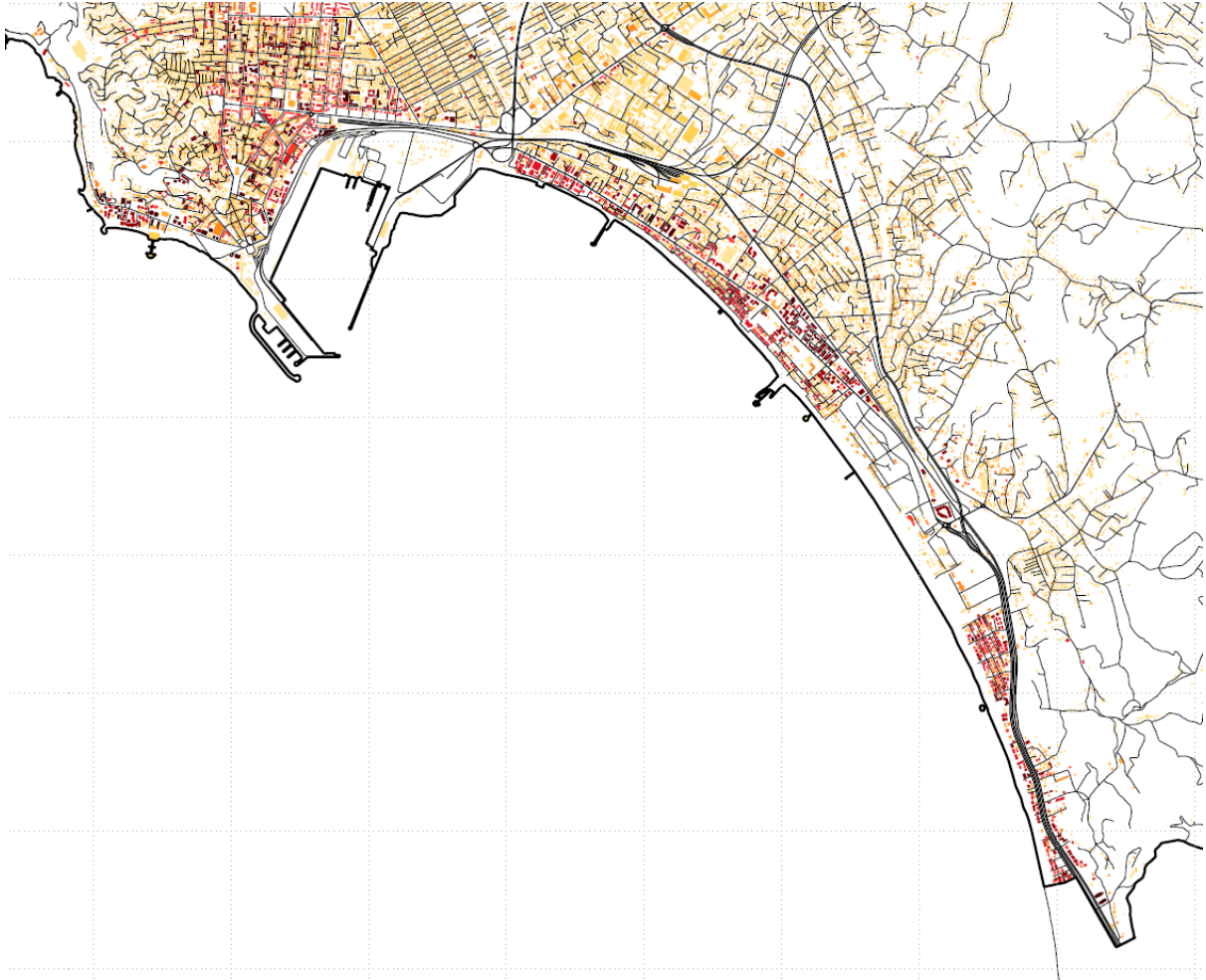


Fig. 3. Harta e lartësisë së ndërtesave



Fig. 4. Identifikimi nga pjesa tjetër e qytetit.

Analiza e aksesueshmërisë dhe e infrastrukturës së kalimit në zonën e Plazhit të Durrësit tregon qartë rëndësinë e kësaj hapësire si një nyje e madhe funksionale që lidh zonën bregdetare me pjesën tjetër të qytetit. Harta paraqet një rrjet të dendur lidhjesh rrugore, hyrjesh, kalimesh këmbësore dhe pikash parkimi, të cilat së bashku krijojnë bazën e përdorimit të përditshëm të zonës nga banorët dhe vizitorët.

Në aspektin e aksesueshmërisë, zona është e lidhur mirë me rrjetin kryesor rrugor të qytetit përmes një aksi parësor që ndjek linjën bregdetare dhe disa degëzimeve dytësore që e lidhin atë me lagjet e brendshme urbane. Ky aks kryesor luan një rol të rëndësishëm në qarkullimin e automjeteve dhe transportit publik, por gjithashtu shërben edhe si një korridor kryesor për këmbësorët dhe biçikletat. Pikat kryesore të hyrjes në zonë janë të përqendruara përgjatë këtij aksi dhe përfaqësojnë nyje me rëndësi strategjike për shpërndarjen e fluksit të përdoruesve drejt shëtitorës, plazhit dhe hapësirave publike.

Hapësirat e kalimit dhe lidhjet këmbësore shtrihen në mënyrë të rregullt përgjatë vijës bregdetare, duke siguruar akses të mirë në shëtitore dhe në plazh. Megjithatë, në disa segmente, këto lidhje janë të ndërprera ose jo të mjaftueshme për të përballuar flukset e larta gjatë sezonit turistik, duke krijuar ngarkesa në pikat hyrëse. Përmirësimi i lidhjeve horizontale dhe krijimi i kalimeve të dedikuara për biçikleta dhe këmbësorë mund të rrisin ndjeshëm lehtësinë e lëvizjes dhe sigurinë në zonë.

Parkimet janë të shpërndara përgjatë aksit kryesor dhe në disa pika strategjike pranë hyrjeve kryesore të shëtitorës. Ato luajnë një rol thelbësor në funksionimin e zonës, veçanërisht gjatë periudhës së sezonit turistik kur flukset e automjeteve janë të larta. Megjithatë, kapaciteti aktual i parkimeve është i kufizuar në raport me kërkesën, gjë që sjell shpesh mbingarkesë në infrastrukturën rrugore dhe ndikon në cilësinë e përvojës urbane. Zgjidhje si parkimet nëntokësore ose parkimet satelitore të lidhura me transport publik do të ndihmonin në menaxhimin më efikas të trafikut dhe reduktimin e presionit mbi hapësirat publike.

Në përfundim, rrjeti ekzistues i aksesueshmërisë, kalimeve dhe parkimeve në zonën e Plazhit të Durrësit siguron një funksionalitet të mirë bazë dhe lidhje të drejtpërdrejta me pjesën tjetër të qytetit. Megjithatë, potenciali për përmirësime është i lartë, veçanërisht në drejtim të përforcimit të lidhjeve këmbësore, riorganizimit të hapësirave të hyrjes dhe zgjerimit të kapaciteteve të parkimit. Këto ndërhyrje do të përmirësonin ndjeshëm aksesin, efikasitetin e lëvizjes dhe përvojën e përgjithshme të përdoruesve në këtë zonë me rëndësi strategjike urbane dhe turistike.



Fig. 5. Evidentimi i aksesueshmërisë në sajt, hapësirave të kalimit dhe parkimeve.

Hapësirat publike përgjatë segmentit bregdetar përfshijnë shëtitorën, vijën e plazhit të lirë dhe zona të shpërndara gjelbërimi e pushimi. Shëtitorja shërben si boshti kryesor i lëvizjes dhe qëndrimit, duke mbështetur aktivitetin turistik dhe tregtar. Në disa segmente, prania e strukturave të përkohshme dhe elementëve informalë krijon ngarkesë vizuale dhe funksionale, duke reduktuar përkohësisht aksesin e lirë. Plazhi publik është i aksesueshëm, por në disa raste vihen re ndërhyrje jo të standardizuara që ndikojnë në qartësinë e ndarjes

midis hapësirave publike dhe atyre private. Pajisjet urbane dhe sinjalistika janë të pranishme, por ka mundësi për përmirësim në drejtim të standardizimit, ndriçimit dhe lidhjes më të qartë me zonat përreth.

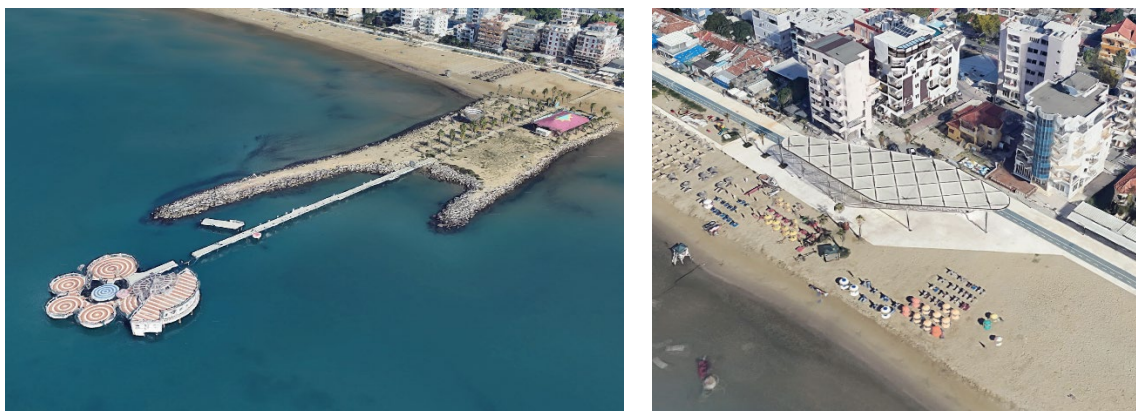


Fig. 6. Hapësirat Publike

Zona e Plazhit të Durrësit përbën një nga hapësirat urbane më të rëndësishme dhe më dinamike të qytetit, ku ndërthuren funksionet rekreative, turistike dhe sociale me elementë të infrastrukturës publike dhe natyrore. Në këtë kontekst, prania dhe shpërndarja e pronave publike luan një rol thelbësor për zhvillimin e ardhshëm të territorit dhe orientimin e projekteve të reja urbane. Analiza e hartës së pronësisë publike tregon një strukturë të larmishme funksionesh dhe sipërfaqesh që përfshijnë zona rekreative, infrastrukturore, institucionale dhe natyrore, të cilat së bashku përbëjnë bazën mbi të cilën mund të ndërtohen strategjitë e reja të zhvillimit.

Në vijën bregdetare dominojnë hapësirat publike me karakter rekreativ, përfshirë plazhet publike, shëtitorën ekzistuese dhe sipërfaqet me rërë apo dunat bregdetare, të cilat shërbejnë si zona kyçe për përdorim komunitar dhe turistik. Megjithëse në disa pjesë këto hapësira janë të mirëstrukturuara dhe të aksesueshme, në segmente të tjera ato paraqiten të fragmentuara dhe me potencial të pashfrytëzuar. Integrimi i tyre në një rrjet të unifikuar do të mundësonte krijimin e një sistemi publik më koherent, duke përmirësuar lidhjen midis qytetit dhe detit.

Në pjesët më të brendshme të zonës identifikohen parcela publike të destinuara për funksione institucionale, si arsimi, shëndetësia dhe administrata, të cilat ofrojnë shërbime thelbësore për komunitetin lokal. Po ashtu, pranë akseve kryesore rrugore ndodhen sipërfaqe të dedikuara për infrastrukturë transporti dhe shërbime publike, përfshirë zona të lidhura me rrjetin rrugor, portin dhe linjat hekurudhore. Këto prona përbëjnë elementë strukturues të territorit dhe krijojnë mundësi për zhvillime të reja funksionale në lidhje me mobilitetin dhe qarkullimin urban.

Një pjesë tjetër e rëndësishme e pronës publike është përfaqësuar nga territoret me vlera natyrore dhe mjedisore, të cilat shërbejnë si zona mbrojtjeje, rezervuarë ekologjikë apo hapësira të përshtatshme për zhvillime të qëndrueshme. Këto sipërfaqe ndodhen kryesisht në segmentet jugore të vijës bregdetare dhe përbëjnë një potencial të rëndësishëm për krijimin e korridoreve të gjelbërta dhe integrimin e elementeve të peizazhit në planifikimin urban.

Analiza e pronave publike në zonën e Plazhit të Durrësit tregon një prani të konsiderueshme të hapësirave që mund të shërbejnë si bazë për zhvillime të reja urbane. Aktualisht këto prona kanë një shpërndarje të larmishme, por shpesh të fragmentuar dhe të pakoordinuar midis tyre. Megjithatë, përmes një qasjeje të mirëfilltë planifikimi, ato mund të integrohen në një sistem hapësirash publike të qëndrueshme, që do të kontribuojë në përmirësimin e cilësisë së jetesës, fuqizimin e funksioneve sociale dhe turistike, si dhe në zhvillimin afatgjatë të qytetit.

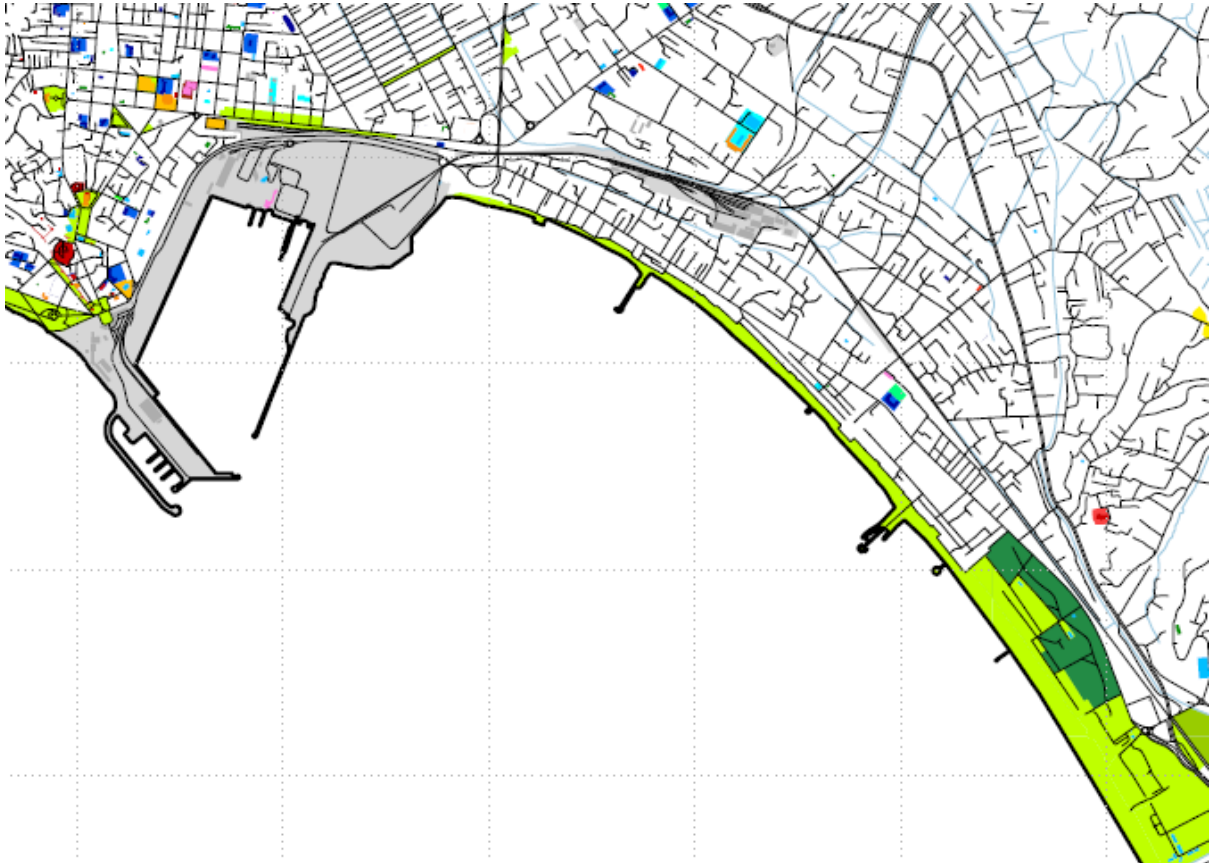


Fig. 7. Harta e pronave publike

Në analizën e strukturës urbane dhe marrëdhënies së saj me vijën ujore, një tipologji e rëndësishme që vërehet është ajo e shërbimeve dhe ndërveprimit funksional përgjatë kufirit të përbashkët midis qytetit dhe hapësirës bregdetare. Ky sistem përfshin një mozaik funksionesh — nga akomodimi turistik te aktivitetet tregtare dhe shërbimet komunitare — të cilat organizohen me densitete të ndryshme përgjatë vijës së parë të ndërtesave që kufizojnë ujë dhe tokë.

Përqendrimet më të mëdha të funksioneve ndodhen në pika strategjike të lidhura me infrastrukturën publike dhe aksin kryesor të aksesit, duke krijuar nyje urbane që i japin karakter zonës. Hotelet me pesë dhe katër yje pozicionohen kryesisht pranë hyrjeve kryesore dhe pikave të rëndësishme të kontaktit me bregun, duke krijuar qendra graviteti për aktivitetet turistike dhe ekonomike. Në ndërkohë, rrjeti i hoteleve të tjera, hosteleve

dhe njësive akomoduese shpërndahet më gjerësisht, duke siguruar një përdorim më të dendur dhe të larmishëm të hapësirës.

Elementë tregtarë dhe komunitarë ndërthuren përgjatë këtyre akseve, shpesh në formën e dyqaneve, lokaleve dhe shërbimeve të vogla, që krijojnë një ndërfaqe dinamike midis zonave të banimit dhe hapësirave publike pranë ujit. Këto ndërhyrje shërbejnë jo vetëm për të aktivizuar vijën bregdetare, por edhe për të ndërtuar një ritëm të qëndrueshëm përdorimi të hapësirës publike gjatë gjithë ditës dhe vitit.

Në këtë mënyrë, peizazhi urban i përshkruar në analizë nuk është vetëm një vijë ndarëse mes tokës dhe detit, por një hapësirë ndërveprimi, ku arkitektura e shërbimeve, rrjeti i akomodimit dhe dinamika sociale krijojnë një skenar të vazhdueshëm aktiviteteve dhe ndjesish.

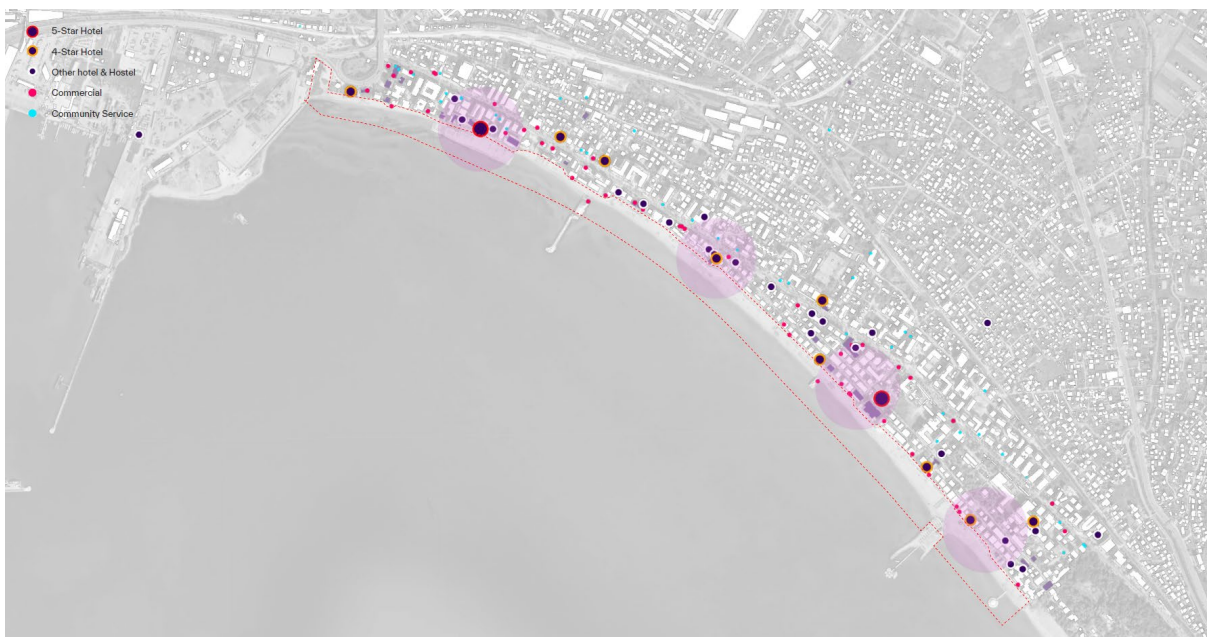


Fig. 8. Shërbimet dhe Ndërveprimi me Bregdetin

## Gjendja ekzistuese e segmenteve që do trajtohen

### 1. Segmenti Verior (Hyrja e shëtitorës pranë portit)

Ky segment përfaqëson pikën hyrëse të vijës bregdetare dhe lidh qytetin me shëtitorën përgjatë detit. Aktualisht hapësira është kryesisht e sheshtë dhe përdoret për ecje, ndalesa të shkurtra dhe lidhje me zonat më të frekuentuara në jug. Trotuarët dhe shëtitorja ekzistuese kanë nevojë për mirëmbajtje në disa pjesë, ndërsa elementet e mobilimit urban dhe gjelbërimit janë të pranishëm në mënyrë të kufizuar.

Për momentin, zona nuk ofron hapësira të dedikuara për aktivitete publike apo evente, por prania e sipërfaqeve të lira dhe lidhja e saj e mirë me rrjetin rrugor e bëjnë një pikë me potencial të lartë për zhvillime të ardhshme që mund të pasurojnë përvojën publike.



Fig. 9. Segmenti Verior (pranë portit)

## 2. Segmenti Qendror

Pjesa qendrore është zona më dinamike dhe e frekuentuar e gjithë vijës bregdetare, veçanërisht gjatë sezonit turistik. Ajo karakterizohet nga një densitet i lartë shërbimesh – bare, restorante dhe struktura akomoduese – të cilat gjenerojnë një aktivitet të vazhdueshëm ditor dhe mbrëmjeje.

Hapësira publike në këtë pjesë është e përqendruar kryesisht në funksione kalimi dhe ecjeje, ndërsa ulëset, hijëzimi dhe elementet e tjera mbështetëse janë të pranishme në disa segmente, por ende të kufizuara në raport me fluksin e përdoruesve. Në tërësi, segmenti përfaqëson një zonë shumë aktive, me potencial për t'u përmirësuar përmes organizimit më të mirë të hapësirës publike dhe integritit të funksioneve që shërbejnë gjatë gjithë vitit.



Fig. 8. Segmenti Qëndror.

### 3. Segmenti Jugor-Qendror

Kjo pjesë përfshin një brez më të gjerë hapësirash të hapura, që lidhen drejtpërdrejt me plazhin publik dhe zonat e ecjes. Aktualisht ajo përdoret në mënyrë të lirshme për lëvizje këmbësorësh, ndalesa afatshkurtra dhe aktivitete të përkohshme gjatë verës. Struktura urbane është më pak e zhvilluar krahasuar me segmentet veriore, por kjo krijon mundësinë për fleksibilitet në përdorim dhe përfshirjen e funksioneve të reja në të ardhmen. Sasia e gjelbërimit dhe elementeve të mobilimit është modeste, ndërsa potenciali për aktivitete sportive, rekreative apo komunitare mbetet i lartë.



Fig. 10. Segmenti Jugor-Qendror.

### 4. Segmenti Jugor

Segmenti jugor është më pak i ndërtuar dhe ka një karakter më të qetë e më natyror. Ai përfshin sipërfaqe të hapura pranë vijës së ujit dhe ofron hapësira të përshtatshme për ecje, çlodhje dhe qëndrime të shkurtra. Elementet e infrastrukturës publike janë të pranishëm në një shkallë të kufizuar, ndërsa gjelbërimi është më shumë spontan sesa i strukturuar. Pikërisht kjo karakteristikë e bën zonën të veçantë dhe me potencial për zhvillime të orientuara drejt peizazhit, mirëqenies dhe aktiviteteve të buta rekreative që mund të ndodhin gjatë gjithë vitit.



Fig. 11. Segmenti Jugor

Zona e Plazhit të Durrësit paraqet një zhvillim urbanistik të ndërlikuar dhe gradual, i cili pasqyron dinamikat ekonomike, sociale dhe demografike të qytetit përgjatë dekadave të fundit. Analiza e shpërndarjes së strukturave të ndërtuara sipas periudhave kohore tregon qartë procesin e transformimit të kësaj zone nga një hapësirë periferike dhe rekreative në një pol të rëndësishëm urban dhe turistik të qytetit.

Pjesa më e vjetër e ndërtimit përqendrohet kryesisht në zonat pranë qendrës historike dhe portit, ku ndërtesat e ndërtuara para viteve 1960 janë ende të pranishme dhe përfaqësojnë bërthamën fillestare të zhvillimit të qytetit. Këto struktura kanë shpesh vlera historike dhe arkitektonike, por gjithashtu përbëjnë sfida në aspektin e infrastrukturës dhe përshtatjes me nevojat bashkëkohore. Gjatë periudhës 1961–1980, zhvillimi u zgjerua gradualisht në drejtim të lindjes dhe jugut, duke përfshirë edhe segmentet e para të zonës së plazhit, ku filluan të shfaqen komplekset e para të banimit dhe objektet publike të ndërtuara me logjikën urbanistike të kohës.

Një rritje më e ndjeshme e ndërtimit vërehet pas viteve 1990, periudhë e cila shënon një transformim të madh në strukturën urbane të Durrësit si pasojë e zhvillimeve socio-ekonomike të pastranzicionit. Zona e plazhit u bë një prej destinacioneve kryesore për ndërtimet e reja, duke përfshirë ndërtesa banimi, struktura hoteliere dhe objekte shërbimi që iu përgjigjën kërkesës së lartë për turizëm dhe përdorim sezonal. Gjatë kësaj periudhe, zhvillimi shpesh është karakterizuar nga intensiteti i lartë ndërtimi dhe mungesë e planeve të detajuara urbane, gjë që ka sjellë sfida në organizimin e hapësirave publike dhe infrastrukturës mbështetëse.

Në periudhën 2001–2011, ritmi i ndërtimit është intensifikuar edhe më tej, veçanërisht përgjatë vijës bregdetare, ku janë ngritur struktura moderne turistike dhe rezidenciale. Ky zgjerim i shpejtë ka ndryshuar ndjeshëm morfologjinë urbane të zonës së plazhit, duke e transformuar atë nga një hapësirë me karakter rekreativ në një zonë të përzier funksionesh që përfshin banim, turizëm, shërbime dhe rekreacion. Megjithatë, ky zhvillim intensiv shpesh ka qenë i pakoordinuar, duke sjellë sfida në lidhje me menaxhimin e infrastrukturës, hapësirave publike dhe mbrojtjen e vijës bregdetare.

Në përfundim, struktura ndërtimore e zonës së Plazhit të Durrësit është pasqyrë e qartë e fazave të zhvillimit të qytetit dhe ndryshimeve shoqërore që ai ka përjetuar gjatë gjashtë dekadave të fundit. Nga një zonë periferike dhe e pashfrytëzuar, ajo është shndërruar në një nga hapësirat më dinamike dhe me potencial më të lartë zhvillimi në qytet. Sfida kryesore për të ardhmen mbetet balancimi ndërmjet ruajtjes së karakterit bregdetar dhe natyror të zonës, përmirësimit të cilësisë urbane dhe menaxhimit të rritjes së mëtejshme ndërtimore në mënyrë të qëndrueshme.

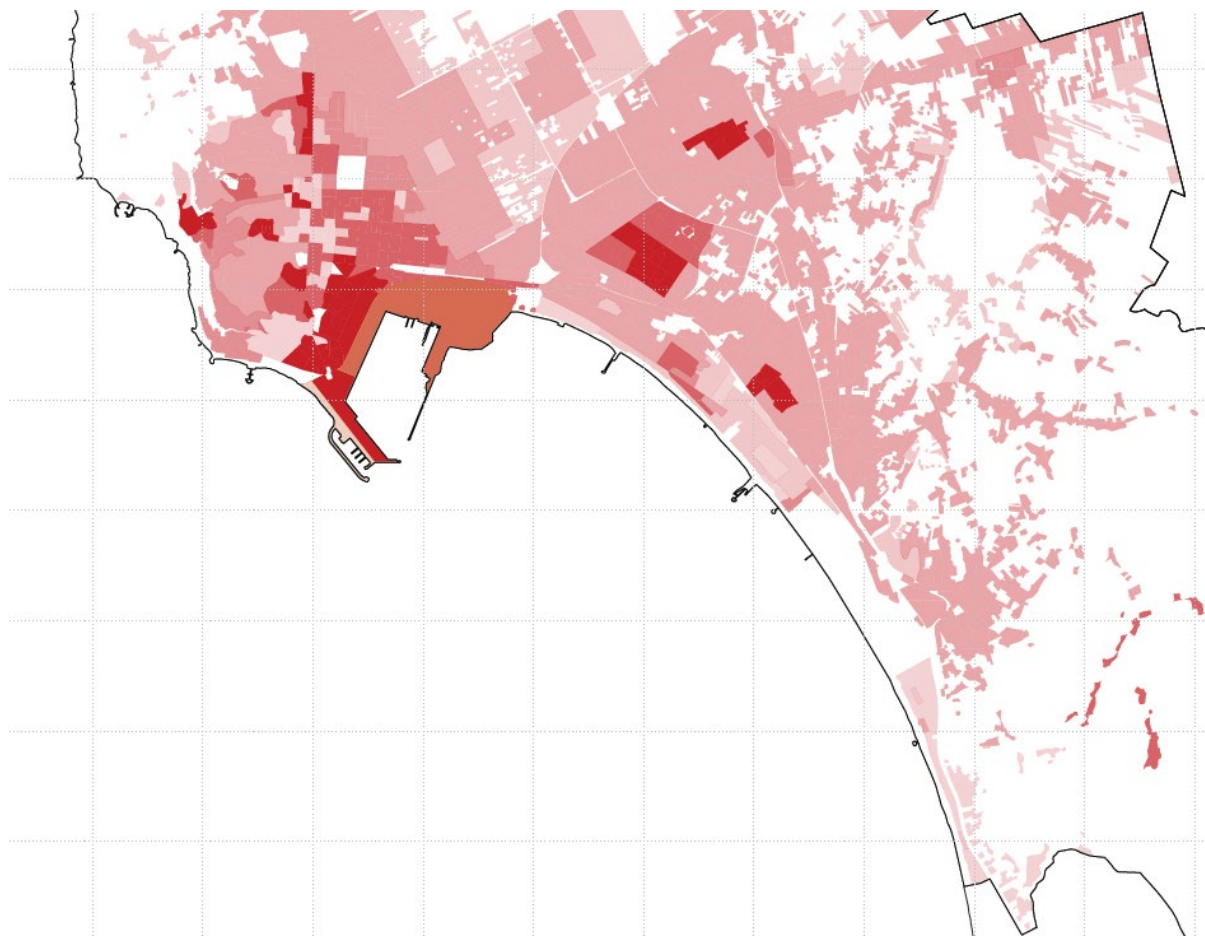


Fig. 12. Harta e periudhave të ndërtimit.

Zona e Plazhit të Durrësit paraqet një mozaik të qartë të cilësisë ndërtimore, i cili reflekton periudhat e ndryshme të zhvillimit urban dhe standardet e ndërtimit të aplikuar ndë vite. Harta e cilësisë së ndërtesave tregon një situatë heterogjene ku bashkëjetojnë struktura të ndërtuara në gjendje të mirë, objekte mesatare, ndërtesa të amortizuara dhe, në raste të kufizuara, edhe rrënoja ose godina jashtë funksioni.

Në pjesën më të madhe të zonës bregdetare, ndërtesat ndodhen në gjendje të mirë dhe janë plotësisht të përdorshme, gjë që lidhet ngushtë me zhvillimin më të ri të zonës si destinacion turistik dhe rekreativ. Shumë prej këtyre strukturave janë hotele, apartamente pushimi ose ndërtesa shërbimi të ndërtuara pas viteve 2000, të cilat përmbushin standardet bashkëkohore të funksionimit dhe sigurisë. Kjo pjesë përfaqëson një potencial të rëndësishëm për zhvillim të mëtejshëm urban dhe turistik pa pasur nevojë për ndërhyrje të thella strukturore.

Megjithatë, në disa segmente të brendshme dhe pranë infrastrukturës ekzistuese, evidentohen ndërtesa në gjendje mesatare ose me probleme të dukshme amortizimi. Këto objekte janë zakonisht ndërtuar gjatë periudhave më të hershme të zhvillimit urban, shpesh para viteve 1990, dhe ndonëse janë ende funksionale, ato kërkojnë ndërhyrje restauruese ose përmirësime për të arritur standardet aktuale. Prania e tyre është veçanërisht e dukshme në pjesët më të dendura të banuara dhe pranë akseve të brendshme rrugore.

Në disa zona më periferike të plazhit dhe në fragmente të vogla të territorit urban, hasen ndërtesa në gjendje të varfër ose të papërdorshme. Këto janë struktura të amortizuara, shpesh të ndërtuara pa standarde të plota ndërtimore ose të braktisura prej kohësh, të cilat ndikojnë negativisht në pamjen urbane dhe cilësinë e mjedisit të ndërtuar. Edhe pse shfaqen në përqindje të vogël, këto objekte përfaqësojnë mundësi potenciale për projekte rindërtimi apo zëvendësimi me struktura të reja që do të përmirësonin ndjeshëm imazhin e përgjithshëm të zonës.

Në përfundim, cilësia e ndërtesave në zonën e Plazhit të Durrësit është në përgjithësi e mirë, veçanërisht në segmentet kryesore turistike dhe bregdetare, ku zhvillimi është i kohëve të fundit. Megjithatë, ekzistenca e një numri të konsiderueshëm ndërtesash në gjendje mesatare apo të varfër nënvizon nevojën për programe rigjenerimi urban, ndërhyrje restauruese dhe masa përmirësuese që do të siguronin një zhvillim më të qëndrueshëm dhe të harmonizuar të gjithë zonës. Integrimi i këtyre ndërhyrjeve në strategjitë e ardhshme të planifikimit do të ndihmonte në rritjen e vlerës së pronës, përmirësimin e cilësisë së jetesës dhe rritjen e atraktivitetit turistik të Durrësit.



Fig. 13. Cilësia e ndërtesave.

Analiza e dendësisë së popullsisë në zonën e Plazhit të Durrësit tregon një shpërndarje të ndryshme demografike përgjatë bregdetit dhe zonave të brendshme urbane, duke pasqyruar karakterin e zhvillimit të territorit, tipologjinë e përdorimit të tokës dhe funksionet kryesore të secilit segment. Në përgjithësi, harta ilustron një kontrast të qartë midis zonave me dendësi të lartë, që përkojnë me bërthamat e ndërtimit të konsoliduar, dhe zonave me dendësi të ulët, të lidhura kryesisht me hapësira rekreative, turistike ose zona në zhvillim.

Segmentet më të dendura ndodhen në pjesën veriore dhe veriperëndimore të qytetit, afër qendrës historike dhe portit, ku dendësia e popullsisë arrin vlera të larta mes 10 000 dhe 15 000 banorë/km<sup>2</sup>. Këto zona përfaqësojnë qendra të zhvilluara të banimit dhe shërbimeve, me ndërtesa shumëfamiljare, rrjet të konsoliduar infrastrukturor dhe aktivitete të lartë sociale dhe ekonomike. Dendësia e lartë në këto pjesë lidhet edhe me faktin që ato përfshijnë lagjet më të vjetra dhe më të populluara të qytetit, ku përqendrimi i banesave është i lartë dhe hapësirat e lira janë të kufizuara.

Në pjesën qendrore të zonës së plazhit, që përfshin shëtitorën dhe brezin e parë të zhvillimit bregdetar, dendësia e popullsisë është më e moderuar, duke variuar kryesisht midis 2500 dhe 5000 banorë/km<sup>2</sup>. Kjo është për shkak të natyrës më të përzier të territorit, ku ndërtesat rezidenciale bashkëjetojnë me struktura hoteliere, shërbime tregtare dhe hapësira publike. Kjo zonë karakterizohet nga një përdorim më sezonal i hapësirave dhe një prani më e madhe e banesave dytësore ose apartamenteve për pushime, gjë që ndikon në dendësinë e popullsisë gjatë gjithë vitit.

Në drejtim të jugut, sidomos në segmentet më të largëta të plazhit, dendësia e popullsisë bie ndjeshëm, duke zbritur në 1000-2500 banorë/km<sup>2</sup> ose më pak në disa pjesë periferike. Këto zona janë më pak të urbanizuara dhe përfshijnë kryesisht struktura të ndërtuara rishtazi, hapësira të gjera publike, zona turistike dhe parcela ende të pazhvilluara. Popullsia në këto pjesë është më e shpërndarë, duke reflektuar karakterin më të hapur të territorit dhe potencialin për zhvillim të ardhshëm.

Në përfundim, shpërndarja e popullsisë në zonën e Plazhit të Durrësit pasqyron zhvillimin historik të qytetit dhe rolin e tij si destinacion turistik dhe qendër urbane multifunksionale. Ndërsa pjesa veriore karakterizohet nga densitet i lartë dhe zhvillim i konsoliduar, segmentet qendrore dhe jugore ofrojnë hapësira me densitet më të ulët, me potencial të madh për rritje dhe zhvillim në të ardhmen. Kjo larmi e dendësisë krijon mundësi për strategji të diferencuara planifikimi që marrin parasysh nevojat e banimit, turizmit dhe shërbimeve publike në një zonë me rëndësi të veçantë për qytetin e Durrësit.

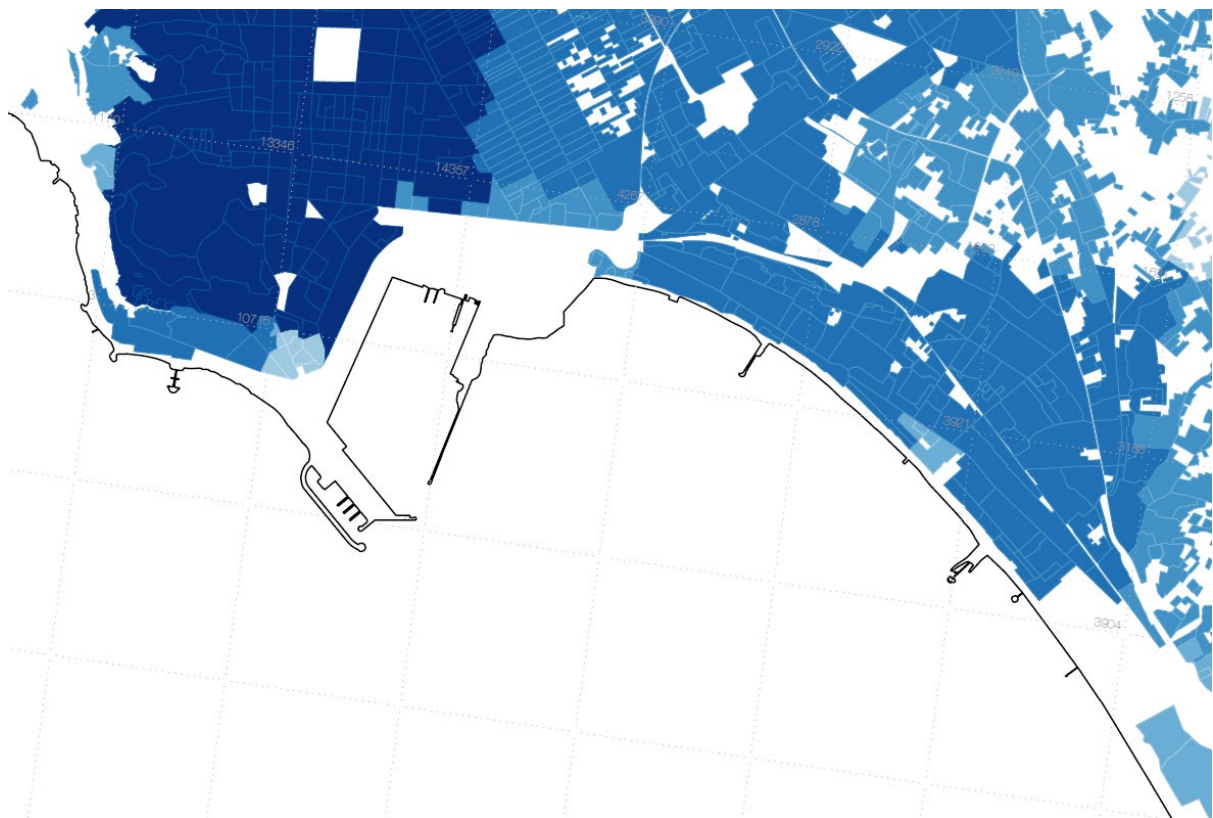


Fig. 14. Përqendrimi dhe shpërndarja e popullsisë

Zonat ekonomike dhe aktivitetet funksionale në territorin e plazhit të Durrësit karakterizohen nga një shpërndarje e përqendruar përgjatë akseve kryesore rrugore dhe pranë infrastrukturave strategjike si porti, rrjeti hekurudhor dhe nyjet e transportit. Struktura e zhvillimit ekonomik në këtë zonë është e ndikuar fort nga pozicioni gjeografik dhe lidhjet e saj me rrjetet kombëtare të transportit, çka ka krijuar një prani të qartë të poleve industriale, logjistike dhe tregtare.

Në pjesën veriore dhe perëndimore të territorit dominojnë qendrat industriale të lehta dhe të mesme, kryesisht me funksione magazinimi, përpunimi dhe shërbimesh ndihmëse për portin e Durrësit. Këto struktura janë shpesh të vendosura në afërsi të infrastrukturave të transportit për të përfituar nga aksesueshmëria e lartë, si dhe për të lehtësuar shkëmbimin e mallrave. Zona e Porto Romanos paraqet një qendër me industri të rëndë, magazinim dhe logjistike me ndikim të gjerë në ekonominë e qytetit, ndërsa pjesë të tjera të territorit janë të dedikuara për nxjerrjen dhe përpunimin e materialeve të ndërtimit apo mineraleve.

Në segmentin më afër vijës bregdetare, aktivitetet ekonomike janë më të fragmentuara dhe të ndërthurura me funksione të tjera urbane. Këtu gjenden kryesisht shërbime tregtare, bar-restorante dhe hapësira të orientuara drejt turizmit dhe rekreacionit, të cilat përbëjnë një komponent të rëndësishëm të ekonomisë lokale, veçanërisht gjatë sezonit turistik. Ky zhvillim tregon për një transformim gradual nga një ekonomi me bazë industriale drejt një strukture më të balancuar që përfshin shërbime, tregti dhe turizëm.

Në tërësi, territori paraqet potencial të lartë për zhvillim ekonomik falë afërsisë me portin, rrjetet kryesore të transportit dhe pozicionit strategjik përgjatë bregdetit. Megjithatë, sfidat mbeten të lidhura me integrimin më të mirë të zonave industriale me hapësirat urbane, modernizimin e infrastrukturës ekzistuese dhe krijimin e një ekuilibri mes zhvillimit ekonomik dhe funksioneve urbane që lidhen me turizmin dhe cilësinë e jetesës. Ky kontekst krijon bazën për ndërhyrje të mëtejshme që mund të transformojnë zonën në një qendër multifunkionale dhe konkurruese në nivel rajonal.

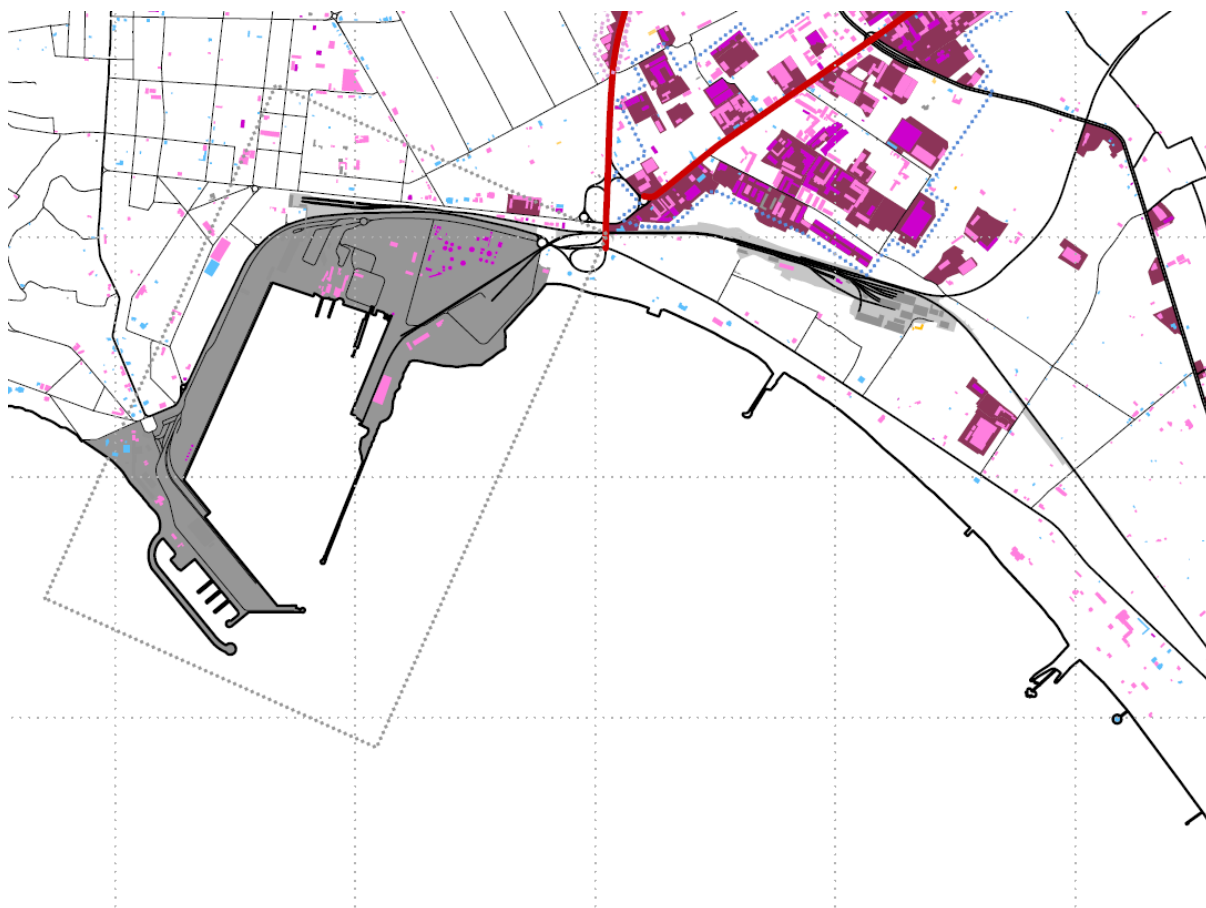


Fig. 15. Vendndodhja e veprimtarive dhe poleve ekonomike

Shpërndarja e shërbimeve arsimore, shëndetësore dhe sociale në zonën e plazhit të Durrësit paraqitet e përqendruar kryesisht në pjesët veriore dhe perëndimore të territorit, ndërsa segmentet më afër vijës bregdetare dhe zonat e zhvilluara së fundmi karakterizohen nga një mungesë relative e këtyre funksioneve. Ky konfigurim reflekton zhvillimin historik të qytetit, ku bërthama urbane është pajisur gradualisht me institucione bazë, ndërsa zgjerimi i mëvonshëm drejt jugut dhe lindjes nuk është shoqëruar gjithmonë me një ritëm të njëjtë të ofrimit të shërbimeve publike.

Institucionet arsimore janë të pranishme në formën e shkollave 9-vjeçare, shkollave të mesme dhe një numër të kufizuar institucionesh të arsimit të lartë. Shumica e tyre ndodhen pranë akseve kryesore rrugore ose në zonat e banuara më të dendura, duke siguruar akses të mirë për komunitetin ekzistues, por duke lënë boshllëqe në pjesët periferike të zonës së plazhit. Po kështu, kopshtet dhe çerdhet janë të përqendruara kryesisht në pjesët më të vjetra të strukturës urbane, ndërsa zonat me zhvillim të ri banimi kanë nevojë për zgjerim të kapaciteteve për arsimin parashkollor.

Shërbimet shëndetësore paraqiten me një shpërndarje të kufizuar, kryesisht në pjesët qendrore dhe veriore të zonës, ndërsa në afërsi të vijës bregdetare këto funksione janë të rralla ose mungojnë plotësisht. Kjo krijon sfida për aksesueshmërinë, veçanërisht gjatë sezonit turistik kur popullsia rritet ndjeshëm dhe kërkesa për shërbime shëndetësore

shtohet. Edhe hapësirat për aktivitete sociale e rekreative janë të pakta dhe të vendosura në zona të caktuara, duke mos mbuluar tërësisht nevojat e komunitetit në zhvillim.

Në përgjithësi, struktura ekzistuese e shërbimeve publike në zonën e plazhit të Durrësit tregon për një bazë funksionale të ndërtuar mirë në bërthamën urbane historike, por me nevojë për zgjerim dhe diversifikim në zonat më të reja të zhvilluara. Për të përmirësuar cilësinë e jetesës dhe për të mbështetur zhvillimin e qëndrueshëm urban, rekomandohet rritja e investimeve në arsim parashkollor dhe shëndetësi, krijimi i qendrave të reja komunitare dhe rritja e shpërndarjes së hapësirave sociale në afërsi të zonave me dendësi të lartë banimi.



Fig. 16. Vendndodhja e shërbimeve arsimore, shëndetësore dhe sociale

Trashëgimia kulturore në zonën e plazhit të Durrësit përfaqëson një element të rëndësishëm të identitetit historik dhe urban të qytetit. Ajo shtrihet kryesisht në pjesën veriore dhe qendrore të qytetit të vjetër, por ndikimi i saj shtrihet edhe në zonat përreth vijës bregdetare, duke krijuar një lidhje të ndërsjellë midis historisë, kulturës dhe zhvillimit bashkëkohor urban. Kjo zonë përmban një sërë monumentesh të rëndësishme arkeologjike, arkitektonike dhe historike, të cilat dëshmojnë për rolin e hershëm të Durrësit si një nga qytetet më të rëndësishme të Mesdheut lindor.

Në territor gjenden monumente të periudhave të ndryshme historike, duke filluar nga antikiteti e deri në periudhën moderne. Amfiteatri, termat antike, Rotonda dhe bazilikat paleokristiane dëshmojnë për rëndësinë e qytetit në periudhën romake dhe bizantine. Ndërkohë, objektet fetare si Xhamia e Fatihut apo Kisha e Shën Ndroit përfaqësojnë shtresëzimet kulturore dhe fetare që kanë bashkëjetuar ndër shekuj. Gjithashtu, banesat

historike të figurave të njohura si Aleksandër Moisiu apo F. S. Noli pasqyrojnë trashëgiminë kulturore të periudhës moderne dhe kontributin e Durrësit në historinë kombëtare.

Megjithëse pjesa më e madhe e këtyre monumenteve ndodhet jashtë kufirit të drejtpërdrejtë të zonës së plazhit, afërsia e tyre me këtë zonë krijon mundësi për ndërthurje të zhvillimit turistik me vlerat kulturore. Aktualisht, lidhja funksionale midis hapësirave bregdetare dhe pikave të trashëgimisë kulturore është e kufizuar dhe shpesh e pakoordinuar, duke bërë që potenciali i tyre të mos shfrytëzohet plotësisht. Me një qasje të integruar në planifikim, këto elemente mund të shërbejnë si shtylla kryesore për zhvillimin e turizmit kulturor dhe për krijimin e itinerareve tematike që lidhin historinë e lashtë të qytetit me hapësirat publike dhe rekreative bashkëkohore të bregdetit.



Fig. 17. Harta e trashëgimisë kulturore.

## NDËRHJRJET E PROPOZUARA

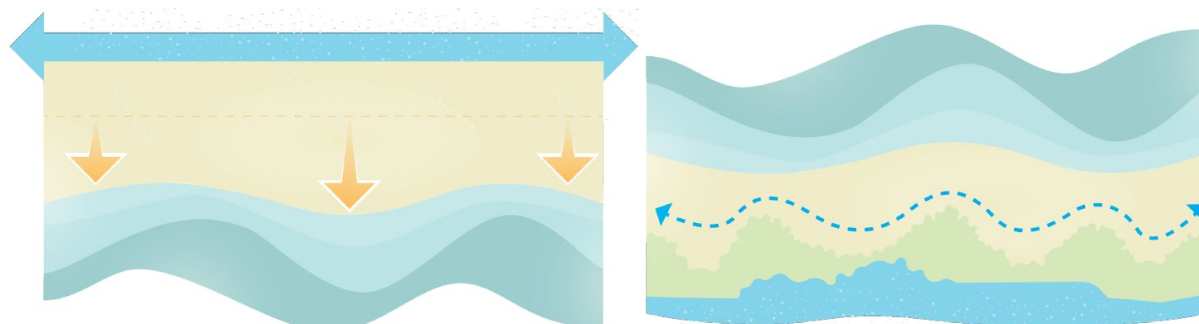


Fig. 18. Koncept

### Koncept

Ky projekt synon transformimin e vijës bregdetare të qytetit të Durrësit në një destinacion bashkëkohor turistik, rekreativ dhe urban, përmes ndërhyrjeve arkitekturore e urbane të planifikuara me kujdes. Ai përfshin zgjerimin e plazhit ekzistues, krijimin e një parku linear të gjelbër përgjatë vijës detare, zhvillimin e hapësirave publike multifunksionale dhe integrimin e infrastrukturës së re rekreative e sportive. Gjatësia e zonës së ndërhyrjes është rreth 2.8 km, me një zgjerim të bregut deri në 100 metra drejt detit, duke krijuar hapësira të reja publike për banorët dhe vizitorët.

Një element kyç i konceptit arkitekturor është parku linear bregdetar, i cili do të shtrihet përgjatë gjithë segmentit të ri të plazhit. Ai do të përfshijë:

- Hapësira të gjelbra me pemë mesdhetare, zona pushimi dhe shëtitore.

- "Green Coves" – nyje natyrore dhe hapësira të vogla intime përgjatë bregut, që krijojnë lidhje të drejtpërdrejtë mes qytetit dhe detit.
- Ndërthurje të natyrës me funksione urbane si bare, klube plazhi dhe restorante.

### Zonimi FunkSIONAL

Projekti është konceptuar në zona funksionale të dallueshme përgjatë vijës bregdetare për të ofruar një gamë të gjerë përvojash dhe shërbimesh:

- Culture & Event Zone: Hapësira për evente kulturore, aktivitete publike dhe festivale.
- Food & Music Zone: Rrjet restorantesh, bare plazhi dhe hapësira gastronomike.
- Sports & Play Zone: Qendra sportive, fusha lojërash, palestra në natyrë dhe aktivitete për fëmijë.
- Nature & Wellness Zone: Zona më natyrore e projektit me fokus në relaksim, mirëqenie dhe qetësi.



Fig. 19. Zonimi FunkSIONAL

### Infrastruktura Rekreative dhe Sociale

Për të plotësuar kërkesat e komunitetit dhe vizitorëve, projekti përfshin një gamë të gjerë hapësirash rekreative dhe shërbimesh publike, si:

- Kinema në natyrë dhe amfiteatër të hapur për evente kulturore.
- Qendra mjekësore dhe ambiente ndihmëse për sigurinë dhe shëndetin e vizitorëve.
- Fusha sportive për tenis, volejboll plazhi, futboll, si dhe palestra në ambient të hapur.
- Hapësira për fëmijë si kënde lojërash, parqe argëtimi dhe skate park.
- Qendra për turistët dhe ambiente për ndryshim rrobash e dush publik.





Fig. 20. Infrastruktura Rekreative dhe Sociale

### Sistemi i Pavilioneve

Sistemi i pavilioneve modulare është një element thelbësor i projektit. Ai është menduar si një strukturë fleksibël që mund të përshtatet me kërkesat sezonale, madhësinë e eventeve dhe nevojat e përdoruesve.

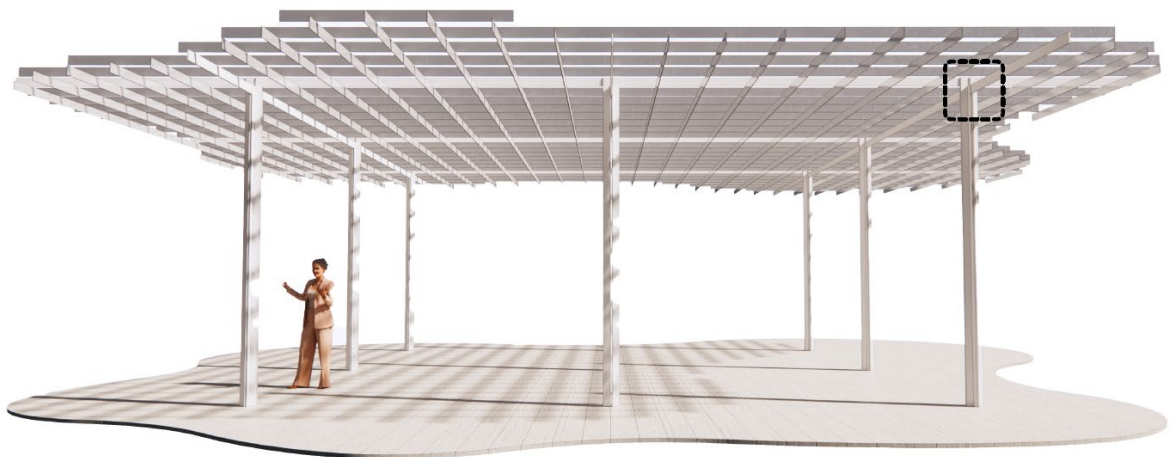


Fig. 21. Pavilionet

Pavilonet ndahen sipas madhësisë dhe funksionit:

- XS (30m<sup>2</sup>): Hapësira të vogla shërbimi si: hapësira komerciale, hapësira pushimi, zone qendrimi për rojtaret e plazheve, tualete, parkim bicikletash etj.

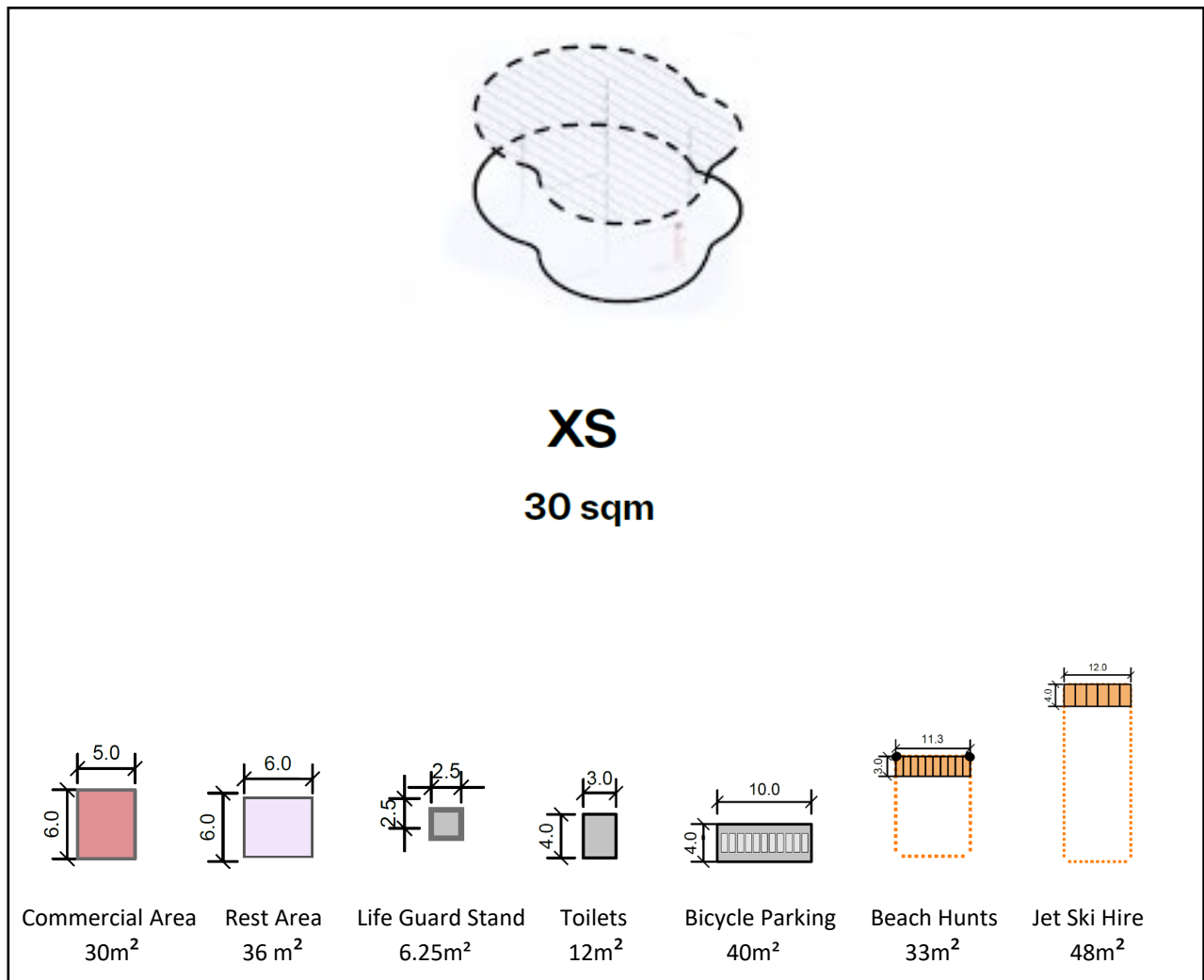


Fig. 22. Pavilioni XS

- S (60 m<sup>2</sup>): Hapesira po ashtu te vogla ku perfshihen: hapesira per piknik, stenda komerciale, podium i jashtem, dhoma nderrimi, dhome falje etj.

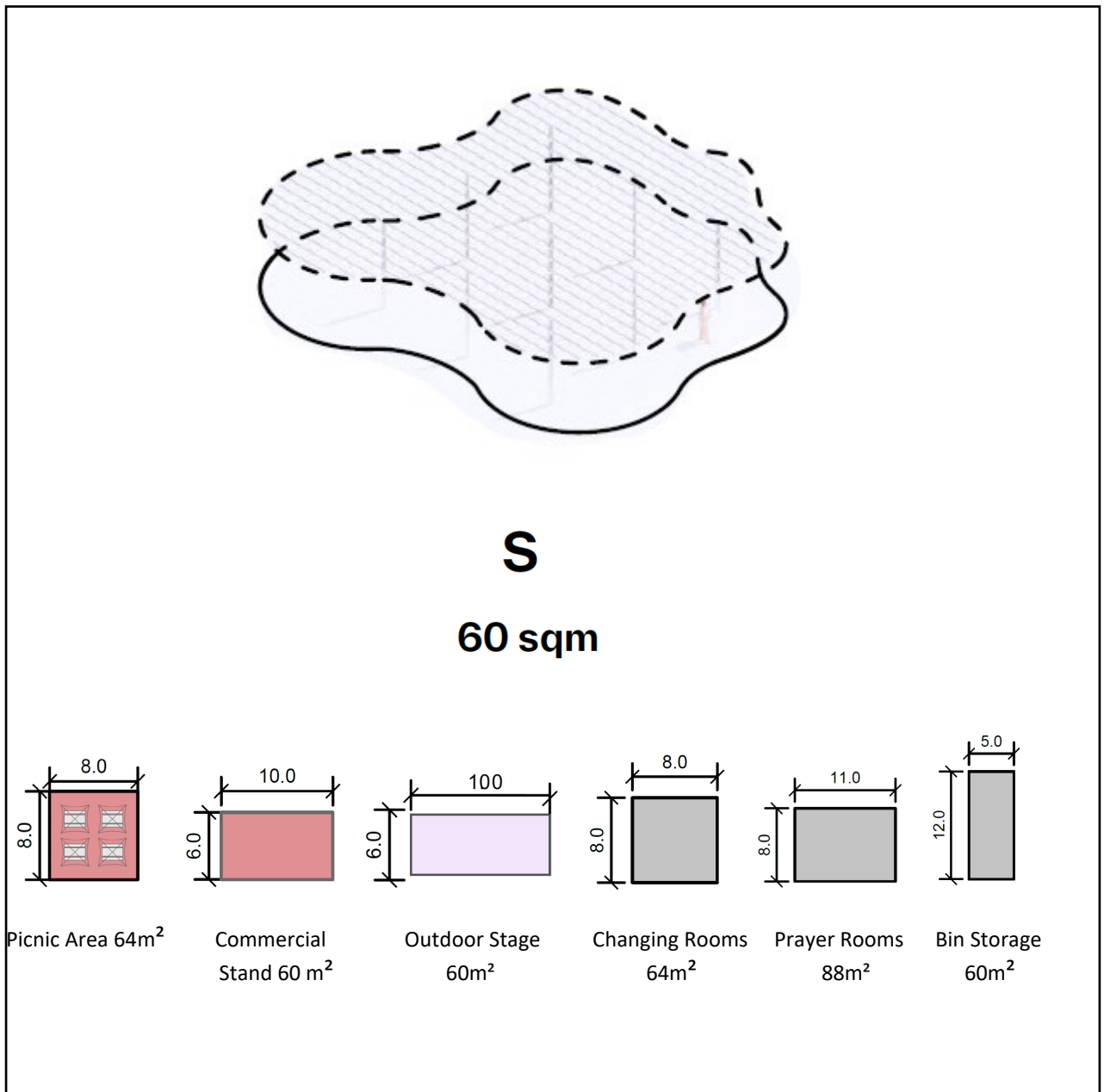
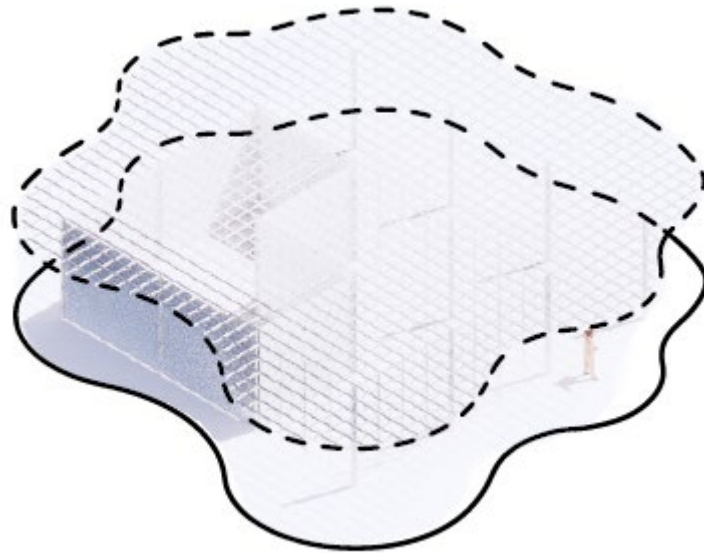


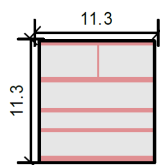
Fig. 23. Pavilioni S

- M (140 m<sup>2</sup>): Hapesira deri ne 140 m<sup>2</sup> ku perfshihen: klube plazhi, zona me kamionë ushqimi, kinema të hapura ose platforma për joga.

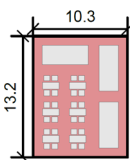


# M

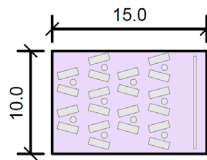
## 140 sqm



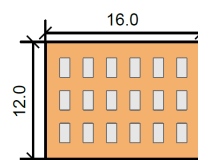
Compact Beach  
Club 64m<sup>2</sup>



Food Truck Area  
60m<sup>2</sup>



Outdoor Cinema  
60m<sup>2</sup>



Yoga Deck  
88m<sup>2</sup>

Fig. 24. Pavilioni M

- L (300 m<sup>2</sup>): Hapesira deri ne 300m2 ku perfshihen: Bare plazhi, amfiteatër ose qendra turistike me shërbime informuese.

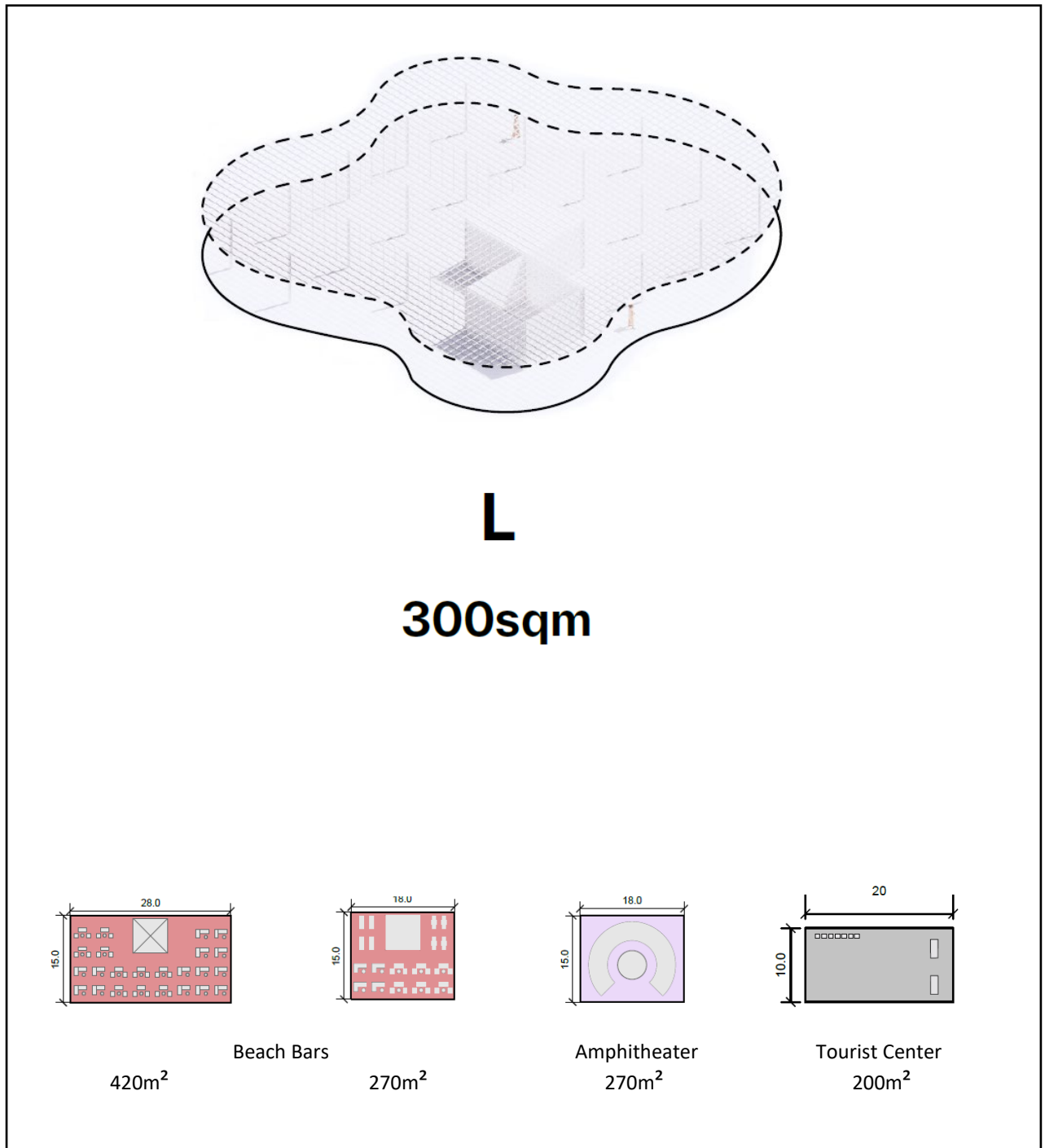


Fig. 25. Pavilioni L

- XL (500+ m<sup>2</sup>): Hapesira 500 m<sup>2</sup> ose me shume ku perfshihen: Qendra sportive, palestra të hapura, fusha sportive apo hapësira të mëdha eventesh etj.

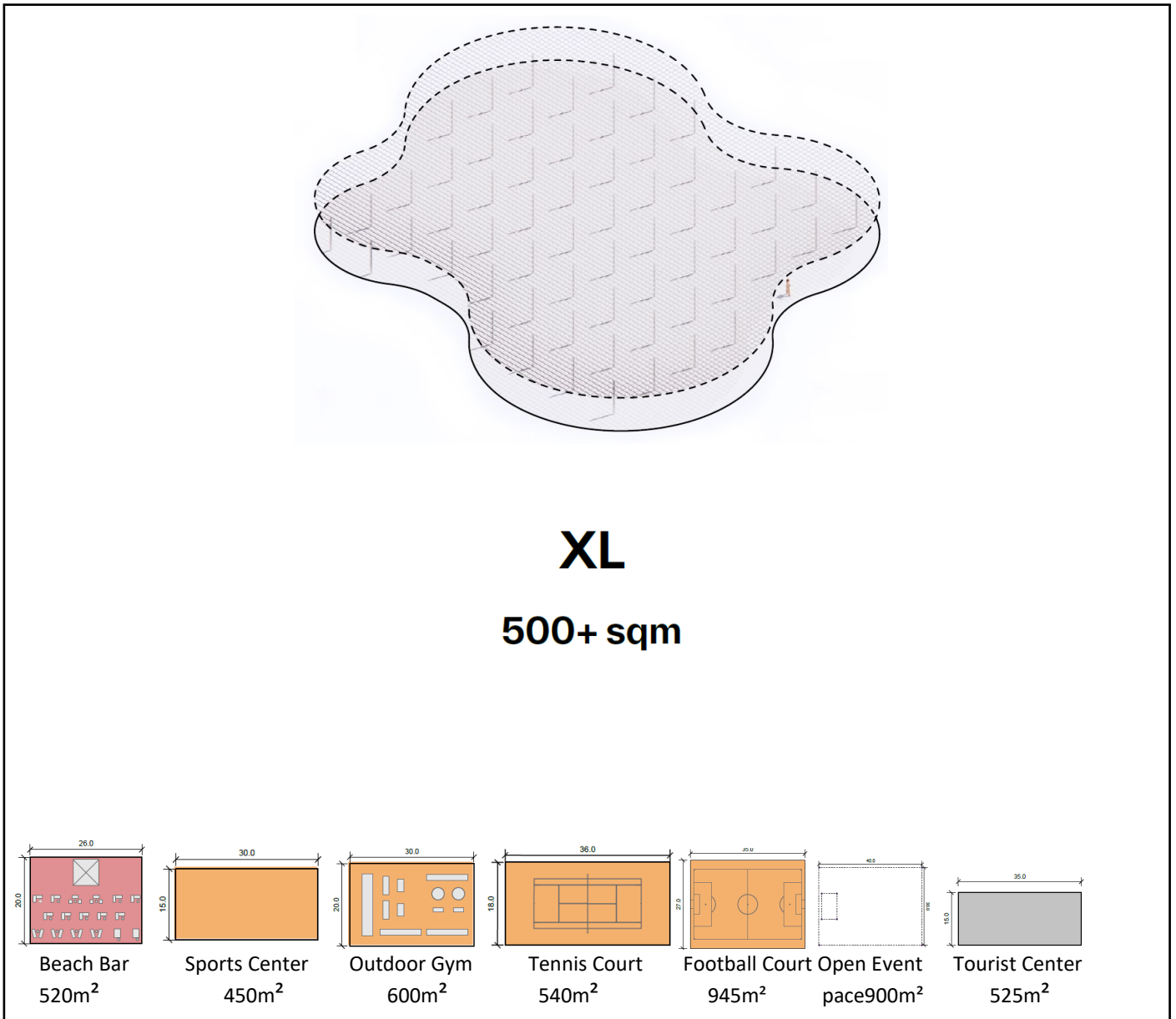


Fig. 26. Pavilioni XL

## Dizajni i Pavilioneve

Projekti i pavilioneve përfaqëson një ndërhyrje bashkëkohore arkitektonike që synon të krijojë një strukturë të lehtë, funksionale dhe vizualisht të rafinuar përgjatë hapësirave publike të vijës bregdetare. Dizajni është ndërtuar mbi një sistem modular dhe fleksibël, duke u përshtatur me funksione të ndryshme si zona shërbimi, hapësira rekreative, pika informacioni apo struktura sociale, ndërkohë që ruan një identitet të qartë arkitektonik dhe integrim harmonik me kontekstin mjedisor përreth.

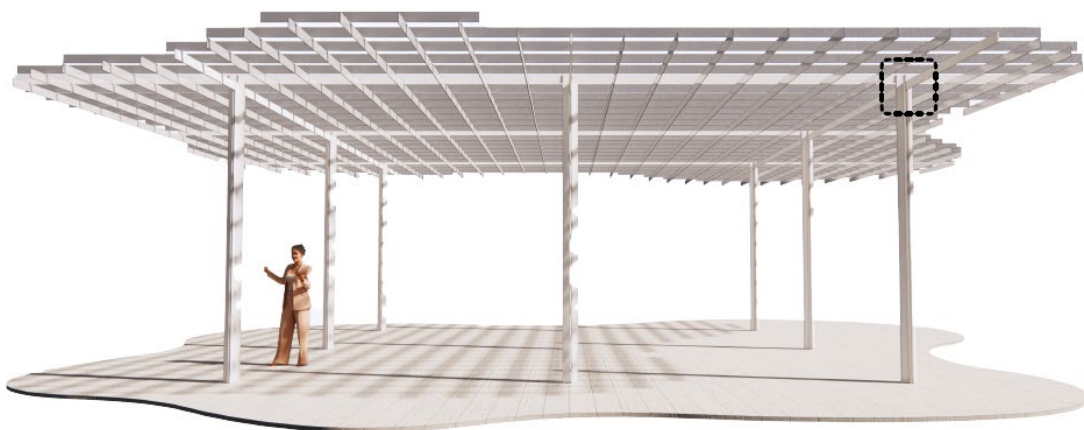


Fig. 27. Koncept i Dizajnit te Paviljoneve

Pavijonet janë konceptuar si struktura të hapura dhe transparente që shërbejnë si ndërmjetës midis hapësirës publike dhe natyrës, duke ofruar mbrojtje nga dielli dhe moti pa e kufizuar ndjesinë e hapësirës së lirë. Forma e tyre organike ndjek linjat natyrore të terrenit, ndërsa horizonti i çatisë krijon një dialog të qetë me vijën bregdetare dhe peizazhin përreth. Përmes përmasave të kontrolluara dhe elementeve të lehta konstruktive, pavijonet ofrojnë një ndjenjë fluiditeti dhe përshkueshmërie vizuale.

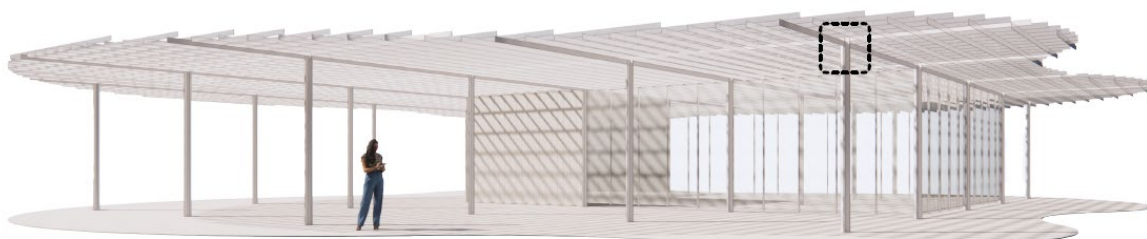


Fig. 28. Koncept i Dizajnit te Paviljoneve

### **Koncepti i Ndërhyrjes: Sheshe të Evidentuara për Rivitalizim**

Sheshet e identifikuara në këtë zonë përbëjnë pika kyçe ndërhyrjeje në kuadër të rivitalizimit urban. Qëllimi është transformimi i tyre në hapësira funksionale dhe tërheqëse, të harmonizuara me mjedisin përreth.

Ndërhyrjet do të përfshijnë përmirësimin e sipërfaqeve, mobilimin urban, aksesin për të gjithë përdoruesit dhe integrimin e elementeve të gjelbërimit dhe ndriçimit. Kjo do të krijojë një mjedis më të sigurt, më të këndshëm dhe më të qëndrueshëm për komunitetin.

### **Struktura dhe Sistemi Konstruktiv**

Sistemi mbajtës është i ndërtuar mbi një rrjet kolonash vertikale të holla dhe elegante, të vendosura në mënyrë ritmike për të minimizuar ndërhyrjen vizuale dhe për të siguruar mbajtje të qëndrueshme të çatisë. Kolonat janë të lidhura me trarë horizontale përmes nyjeve të optimizuara konstruktivisht (Column-Beam Joint), të cilat garantojnë rezistencë strukturore dhe lehtësi montimi.

Çatia është një element kyç në identitetin e pavijonit dhe përbëhet nga disa shtresa të ndërtuara mbi parimin e një strukture lamelare:

- Shtresa e parë e lamelave formon një rrjetë primare, e cila krijon një bazë të fortë për mbështetjen e çatisë dhe ndihmon në shpërndarjen uniforme të ngarkesave.
- Shtresa e dytë e lamelave vendoset në drejtim të kundërt, duke krijuar një efekt rrjeti tridimensional që përmirëson hijëzimin dhe filtron dritën natyrale.
- Sistemi i trarëve kryesorë, me dimensione 500 × 100 mm, është projektuar për të siguruar qëndrueshmëri maksimale dhe për të mbështetur shtresat e lamelave.

Ky kombinim i elementeve strukturore (lamela 100 mm dhe 200 × 200 mm) jo vetëm që garanton integritet konstruktiv, por edhe gjeneron një ritëm hapësinor të lexueshëm që i jep karakter arkitektonik strukturës.

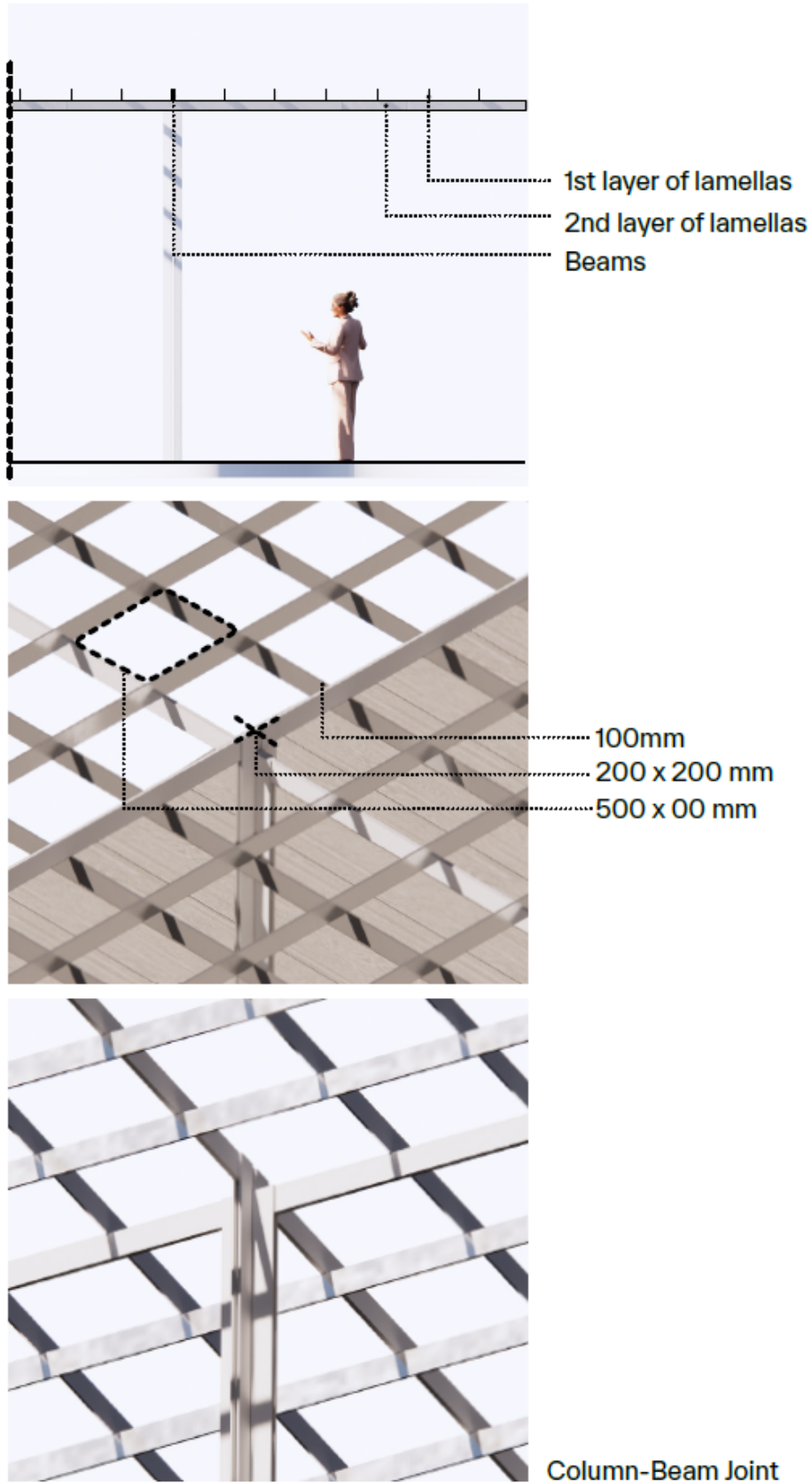


Fig. 29. Struktura dhe Sistemi Konstruktiv

## Dizajni i Mobilimit Urban

Dizajni i mobilieve urbane për projektin e promenadës dhe parkut të Durrësit përfaqëson një qasje bashkëkohore dhe funksionale ndaj hapësirës publike, duke e shndërruar atë në një ambient të rehatshëm, të aksesueshëm dhe estetikisht tërheqës për komunitetin. Këto elemente janë projektuar me kujdes për të plotësuar nevojat e përdoruesve, për të krijuar një identitet të dallueshëm hapësinor dhe për të kontribuar në përvojën e përgjithshme urbane.

### Stola terrazzoje

Stolat terrazzo janë projektuar si elemente uljeje funksionale dhe dekorative përgjatë promenadës dhe parkut. Forma e tyre organike ndjek një logjikë natyrore, duke u përshtatur me rrjedhën e hapësirës publike dhe duke krijuar pika pushimi të integruara. Materiali terrazzo, i njohur për rezistencën dhe qëndrueshmërinë e tij ndaj kushteve atmosferike, siguron jetëgjatësi dhe kërkon mirëmbajtje minimale. Përveç funksionit praktik, këto stola sjellin një estetikë bashkëkohore dhe ngjyra të gjalla që kontribuojnë në identitetin vizual të zonës.

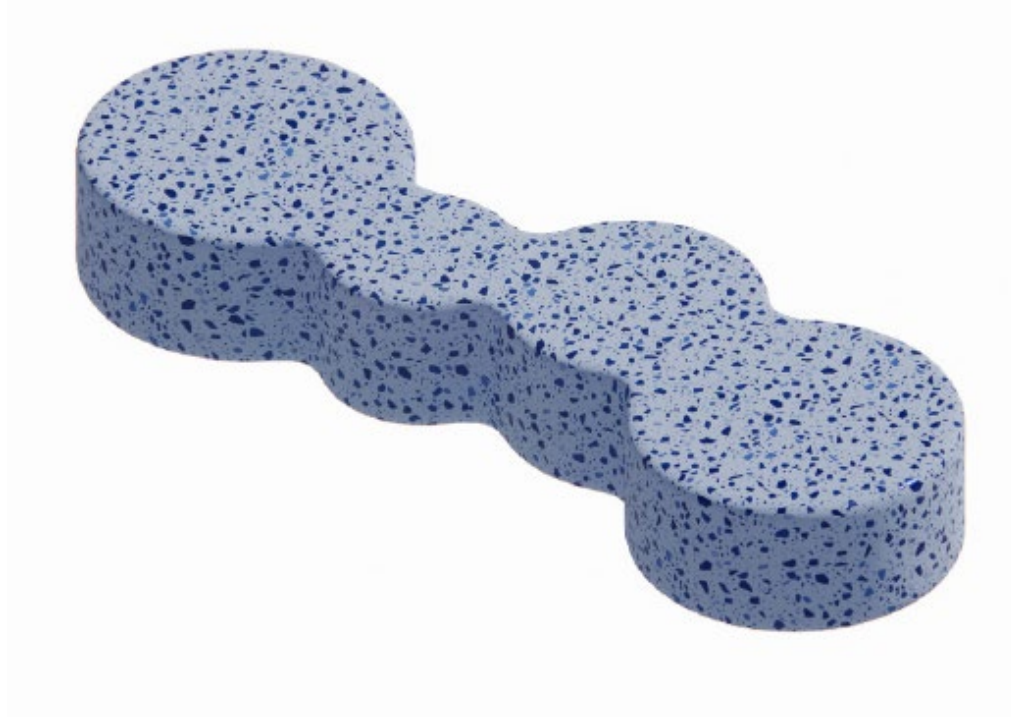


Fig. 30. Stola Terrazzo

### Kosha terrazzoje

Koshat e mbeturinave janë dizajnuar me një gjuhë formale të ngjashme me mobilet e tjera, për të ruajtur koherencën vizuale të hapësirës. Forma cilindrike dhe përmasat modulare lehtësojnë integrimin e tyre në ambiente të ndryshme të parkut dhe promenadës. Përveç funksionit të tyre praktik në menaxhimin e mbetjeve, ata kontribuojnë në pastërtinë e mjedisit publik dhe ndihmojnë në promovimin e sjelljeve të qëndrueshme. Materiali terrazzo garanton rezistencë të lartë ndaj përdorimit të përditshëm dhe vandalizmit.



Fig. 31. Kosha Terrazzo

### Stola të vegjël terrazzoje

Stolat rrethorë janë elemente uljeje fleksibël të konceptuara për përdorim të shumëllojshëm në hapësirat publike. Ato mund të vendosen individualisht ose në grup, duke krijuar zona informale për pushim, bisedë apo pritje. Përmasat kompakte dhe forma e thjeshtë lejojnë lehtësi në zhvendosje dhe përshtatje me skenarë të ndryshëm përdorimi. Stolat terrazzo ndihmojnë në diversifikimin e hapësirave publike dhe rrisin ndërveprimin social.



Fig. 32. Stola të Vegjël Terrazzo

### Kombinim ulëse dhe vazo

Ky element multifunksional ndërthur ulëset me gjelbërimin, duke krijuar një hapësirë relaksuese dhe ekologjikisht të qëndrueshme. Kombinimi i ulëses me pemët dhe bimësinë lokale përmirëson mikroklimën, ofron hije natyrore dhe kontribuon në biodiversitetin urban. Kjo zgjidhje krijon një përvojë më të këndshme për përdoruesit dhe e shndërron hapësirën publike në një vend takimi natyral dhe estetikisht tërheqës.





Fig. 33. Kombinim Ulëse dhe Vazo

### Stola të mëdhenj

Këto ulëse masive shërbejnë si pika qendrore në hapësirat publike, duke ofruar hapësirë të bollshme për grupe njerëzish. Forma e tyre organike lejon vendosjen në mënyra të ndryshme dhe përshtatjen me konfigurimet e hapësirës. Materiali terrazzo siguron rezistencë ndaj dëmtimeve dhe kushteve atmosferike, ndërsa dizajni ergonomik ofron rehati edhe gjatë qëndrimeve të gjata. Këto elemente janë ideale për zona pushimi, aktivitete sociale apo evente të hapura.



Fig. 34. Stola të mëdhenj

### Stacion biçikletash me ulëse

Ky element është konceptuar për të promovuar mobilitetin e qëndrueshëm duke kombinuar parkimin e biçikletave me hapësira për pushim. Struktura e tij ergonomike ofron siguri për biçikletat dhe lehtësi në përdorim, ndërsa ulësja integron funksionalitetin e pushimit dhe ndërveprimit. Ky element është thelbësor në ndërtimin e një infrastrukture urbane që mbështet lëvizshmërinë aktive dhe reduktimin e ndotjes.



Fig. 35. Stacion Biçikletash me Ulëse

## Koncepti i Ndërhyrjes Sipas Zonave

### Zona 1

Zona 1 përfaqëson segmentin perëndimor të ndërhyrjes përgjatë bregdetit të Durrësit dhe përfshin zhvillime të rëndësishme arkitektonike, urbanistike dhe peizazhistike që synojnë transformimin e këtij territori në një hapësirë të gjallë, funksionale dhe të integruar me natyrën. Në këtë zonë është projektuar një ndërthurje harmonike midis shëtitores, hapësirave të gjelbra, platformave funksionale dhe aksesit direkt me plazhin, duke ndjekur një koncept organik e të valëzuar që ndjek vijën natyrore të bregut.

Në pjesën më të sipërme të planit, përgjatë vijës urbane, është parashikuar një Pedonale kryesore që përshkon të gjitha zonat e këtij projekti. Eshtë i përbërë me beton me agregat në dukje dhe bojë RAL5024. Kjo shëtitore linear krijon lidhje të drejtpërdrejta midis qytetit dhe hapësirave publike bregdetare, duke siguruar akses të lehtë dhe të rehatshëm për këmbësorët. Gjithashtu janë të parashikuara akseset kryesore për përdoruesit dhe vizitorët, të cilat lidhin shëtitorën me hapësirat e brendshme të parkut dhe plazhit.

Struktura hapësinore e zonës karakterizohet nga një rrjet pasazhesh të valëzuara, të cilat janë realizuar me material betoni me agregat në dukje, si vazhdimësi e shëtitores kryesore. Në disa segmente është parashikuar që këto pasazhe të bëhen 1.5 m dhe 3m. Pasazhet ndjekin një rrugë serpentine që e lidhin pedonalen me zonat e plazhit dhe hapësirat funksionale, duke krijuar një përvojë ndijore dhe vizuale më dinamike për përdoruesit. Ky koncept organik ndihmon gjithashtu në integrimin natyror të elementeve të gjelbërimit dhe hapësirave të pushimit.

Zona përmban një sërë platformash me funksione të ndryshme, të cilat janë vendosur në pika strategjike përgjatë shtigjeve:

- Platformë për tualete – vendosur pranë hyrjeve kryesore për të garantuar shërbime bazë për vizitorët.
- Platformë për hapësira pushimi – zona të dedikuara për relaksim, ulje dhe shijim të peizazhit bregdetar.
- Platformë për “Beach Bar” – hapësira komerciale pranë plazhit për shërbime gastronomike dhe argëtuese.
- Platformë për parkim biçikletash – integruar përgjatë shtigjeve për të inkurajuar transportin e qëndrueshëm.
- Platformë për qendër shëndetësore – për garantimin e sigurisë dhe shërbimeve emergjente pranë zonës së frekuentuar.
- Platformë për qëndrime komerciale – dedikuar aktiviteteve të ndryshme sezonale si kioska, shitje produktesh lokale apo aktivitete kulturore.

Një nga elementet më të rëndësishme të kësaj zone është ndërtimi i dy amfiteatrove publike (Amfiteatri 1 dhe Amfiteatri 2), të cilët janë të pozicionuar në qendër të zonës dhe shërbejnë si hapësira multifunksionale për aktivitete kulturore, artistike dhe evente publike.

Amfiteatrot janë të integruar me terrenin ekzistues dhe përfshijnë ulëse të hapura, struktura shërbimi dhe qasje të drejtpërdrejtë nga shtigjet kryesore.

Zona përfshin struktura vegetative të dendura që ndihmojnë në krijimin e një parku bregdetar natyror. Pemët dhe shkurret vendosen në mënyrë të kujdesshme përgjatë shtigjeve, duke ndarë vizualisht hapësirat e funksioneve të ndryshme dhe duke siguruar hijëzim natyror.

Në disa pjesë janë parashikuar “platforma për hapësira pushimi” dhe zona me basene ujore, të cilat ofrojnë mikroklima të këndshme dhe kontribuojnë në biodiversitetin e zonës.



Fig. 36. Zona 1

## Zona 2

Zona 2 është konceptuar si një sistem hapësirash me funksione të ndryshme të shpërndara në pika të veçanta:

- Platforma për Beach Bar – pozicionuar në pika strategjike pranë shtigjeve kryesore, duke ofruar një ndërveprim të drejtpërdrejtë midis shërbimeve dhe hapësirave të pushimit.
- Platforma për piknik – hapësira të rehatshme në hije për përdorim gjatë gjithë ditës.
- Hapësira për parkim biçikletash – sigurojnë integrim të mobilitetit të qëndrueshëm me hapësirat publike.
- Hapësira për evente- hapësira multifunktionale të aksesueshme nepermjet pasazheve gjarpëruese me dimension 3m.
- Struktura vrojtimi- përgjate gjithë gjatësisë së projektit janë të pozicionuara kullat e vrojtimit për të rritur sigurinë në plazhe.
- Basene ujore- dhe në këto zone ndodhen basenet ujore me thellesi 30 cm
- Platforme për qender për turistët- e konceptuar si një zonë ku mund të jepen informacione ose shërbime të ndryshme turistike
- Platforme për shërbime komerciale- përgjate gjatësisë së plazhit ndodhen disa të tilla ku ofrohen shërbime nga më të ndryshmet.

Gjithashtu, janë parashikuar disa amfiteatro natyrale dhe zona me struktura vegetative që krijojnë mikroklime dhe ndajnë hapësirat sipas përdorimeve.



Fig. 37. Zona 2

### Zona 3

Në disa pika përgjatë kësaj zone, janë vendosur “Platforma për beach bar” dhe “Platforma për picnic area”, të cilat ofrojnë hapësira të veçanta për pushim, sociale dhe relaksuese. Këto platforma janë vendosur në pika strategjike afër gjelbërimit dhe afër shëtitorës për të krijuar një përvojë më komode për vizitorët.

Gjithashtu, hapësira të dedikuara si “Platforma për parkim bicikletash” janë parashikuar në disa pika për të inkurajuar përdorimin e biçikletave si mjet transporti i qëndrueshëm dhe ekologjik.

Një nga elementet më të rëndësishëm të zonës 3 është “hapësira e hapur e eventeve, një hapësirë e hapur multifunkionale e projektuar për ngjarje kulturore, ekspozita, aktivitete sportive apo mbledhje komunitare. Ky ambient ndodhet në qendër të zonës, duke e bërë atë një pikë referimi dhe një qendër gravitacioni për aktivitetet publike.

Në afërsi ndodhen edhe platforma për aktivitet komercial, që synojnë të ofrojnë hapësira të vogla për shitje, kafene, kioska apo tregje sezonale.



Fig. 38. Zona 3

## Zona 4

Zona 4 është konceptuar si një hapësirë dinamike me funksione të shumta sportive, rekreative dhe sociale, duke ofruar një gamë të gjerë aktiviteteve për përdorues të moshave dhe interesave të ndryshme. Ky seksion është projektuar për të integruar në mënyrë harmonike elementet e gjelbërimit, infrastrukturës sportive, hapësirave publike dhe shërbimeve mbështetëse, duke krijuar një mjedis tërheqës dhe funksional gjatë gjithë vitit.

Në pjesën veriore të zonës, parashikohet një skate park i pajisur me struktura teknike për skateboarding

- Rampat dhe elementë me forma organike që ndjekin vijat e peizazhit.
- Sipërfaqe të ndërtuara me terrazzo për qëndrueshmëri dhe estetikë urbane.
- Hapësira për pushim dhe shikues, duke krijuar një zonë komunitare për sportistë dhe spektatorë.

Zona përfshin një kompleks të plotë fushash sportive, i konceptuar për përdorim gjatë gjithë sezonit:

- Fusha tenisi të standardeve ndërkombëtare me dhoma zhveshjeje të integruara.
- Fusha volejboli plazhi, të ndërtuara me rërë natyrale dhe infrastrukturë ndriçimi për përdorim edhe në mbrëmje.
- Fushë futbollit me dimensione mesatare, e përshtatshme për ndeshje rekreative dhe ngjarje komunitare.

Këto hapësira janë të rrethuara me zona të gjelbëruara dhe shtigje për këmbëtorë, duke krijuar një lidhje natyrale midis funksioneve sportive dhe mjedisit përreth.

Përtej aktiviteteve intensive sportive, zona përfshin edhe hapësira për mirëqenie dhe relaks:

- Yoga Deck, një platformë e integruar me gjelbërim për klasa joga, meditimi apo aktivitete në natyrë.
- Outdoor Gym, një palestër e hapur me pajisje të qëndrueshme për stërvitje.

Këto hapësira janë të vendosura strategjikisht në zona më të qeta të projektit, duke siguruar një atmosferë relaksuese me pamje të hapura drejt gjelbërimit.

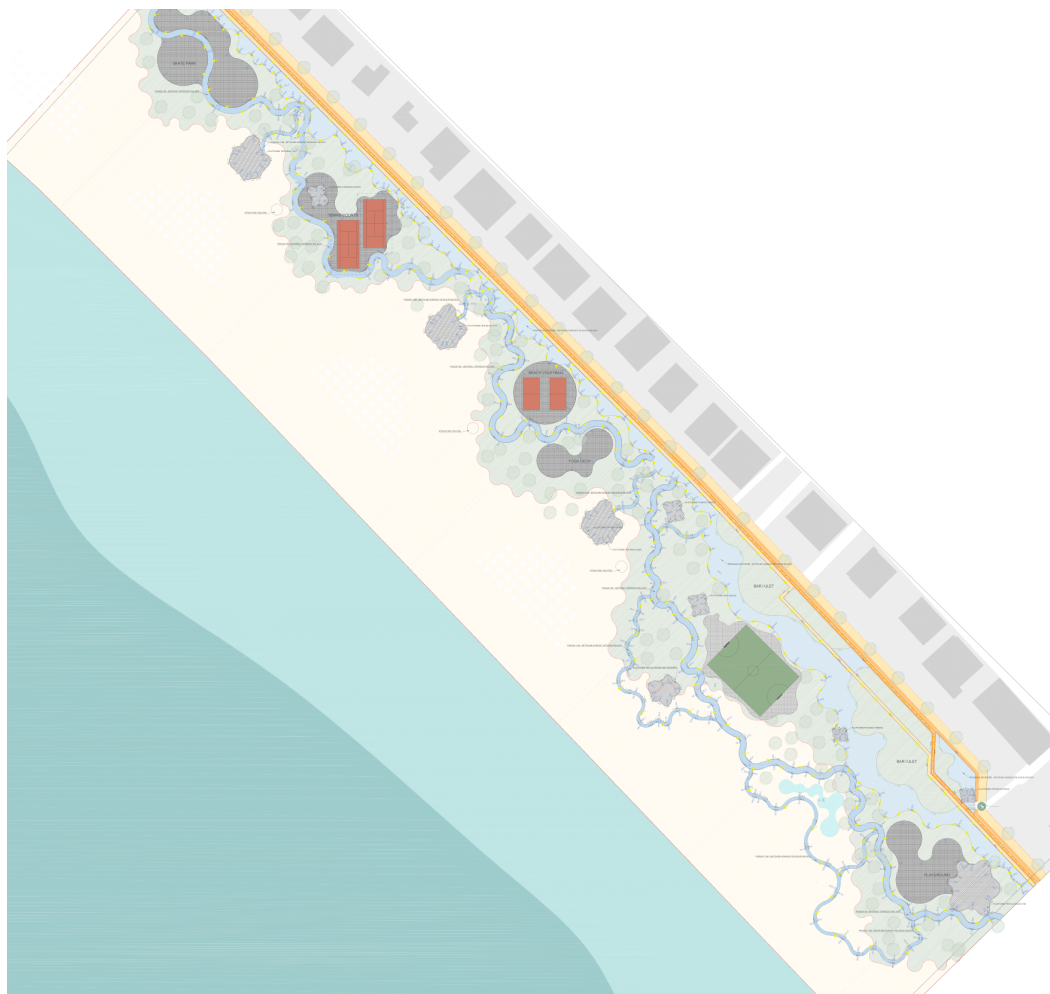


Fig. 39. Zona 4

## Zona 5

Zona 5 përfshin një gamë të gjerë funksionesh që adresojnë nevojat e përdoruesve gjatë gjithë ditës:

- Platforma për Beach Bar – të vendosura pranë zonës së rërës për të ofruar shërbime freskuese dhe relaksimi. Arkitektura e tyre është e lehtë dhe e përshtatur me klimën mesdhetare, duke ruajtur qasjen vizuale drejt detit.
- Platforma për biçikleta – stacione të posaçme për parkimin e biçikletave që nxisin lëvizshmërinë e qëndrueshme dhe aksesin e lehtë në vijën bregdetare.
- Platforma për tualete publike – të pozicionuara strategjikisht për t’u integruar me rrjedhën e qarkullimit dhe për të garantuar higjienën në hapësirat publike.
- Zona për marrjen me qera të Jet Ski– hapësira funksionale që mbështesin aktivitetet detare dhe sportive, duke i dhënë zonës një dimension turistik dhe ekonomik.
- Platformë për – hapësira relaksi me stola, hije natyrore dhe pamje panoramike drejt detit.
- Platformë për dhomë lutjeje – një element inovativ që i përgjigjet kërkesave kulturore të përdoruesve ndërkombëtarë, duke e bërë projektin më gjithëpërfshirës.
- Struktura vrojtimi – vëndroje për sigurinë e pushuesve dhe kontrollin e vijës bregdetare gjatë sezonit turistik.

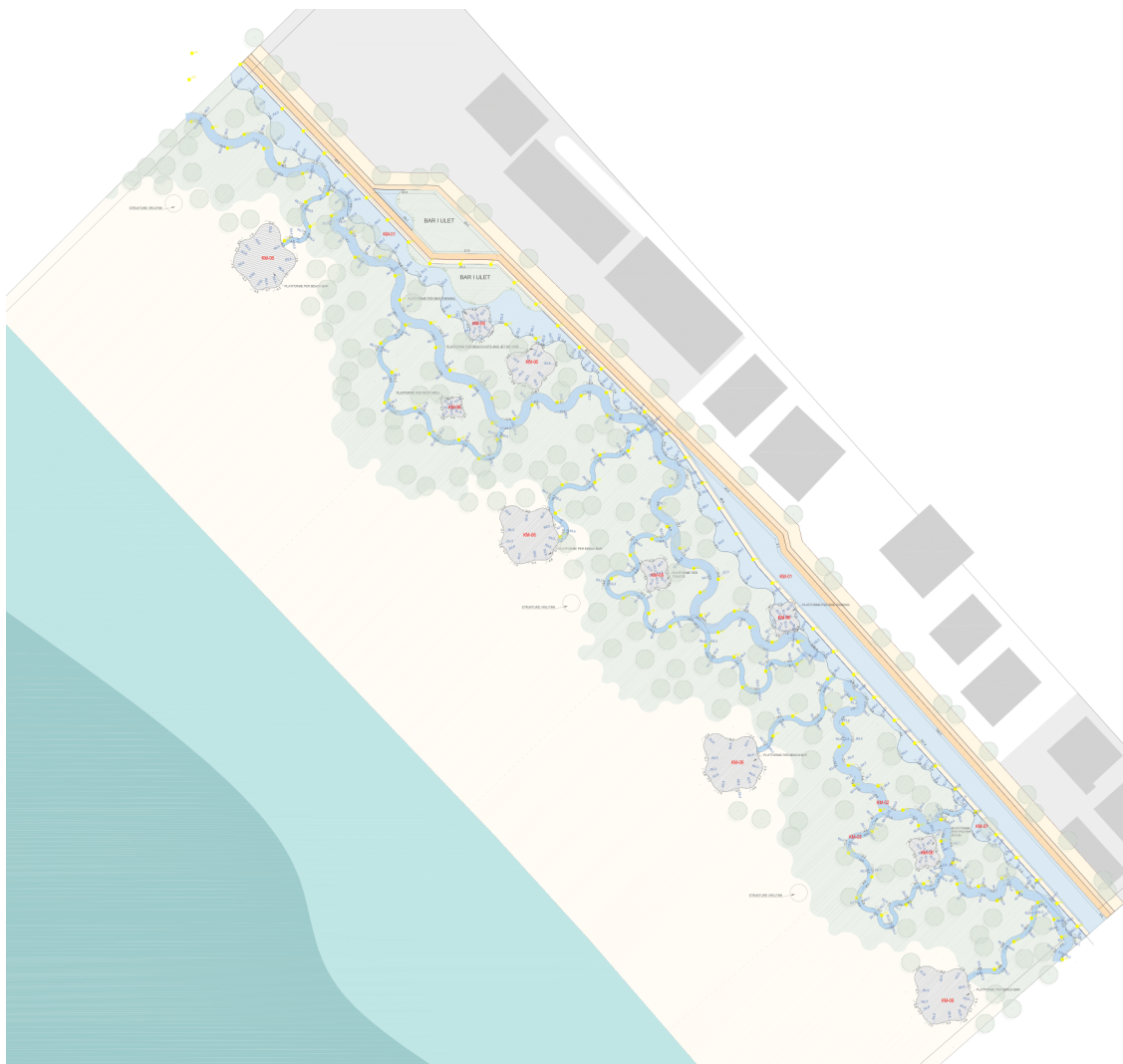


Fig. 40. Zona 5

## Zona 6

Projekti i Zonës 6 është ndërtuar mbi një rrjet të qartë të shtigjeve këmbësore dhe platformave funksionale që lidhen në mënyrë organike me hapësirat natyrore përreth.

Zona 6 përmban një gamë të gjerë funksionesh të projektuara për të plotësuar nevojat ndryshme të përdoruesve:

- Platformë për Beach Bar – E pozicionuar strategjikisht në afërsi të bregut, kjo hapësirë shërben si qendër sociale për relaks dhe shërbime verore, duke krijuar një ndërthurje midis natyrës dhe arkitekturës funksionale.

- Platformë për Yoga – Një zonë e dedikuar për aktivitete mirëqenieje, e integruar në mënyrë organike me peizazhin dhe rrjetin e shtigjeve, duke ofruar një ambient të qetë dhe të fokusuar për aktivitet fizik.
- Hapësirë për Evente – Një sipërfaqe fleksibile e projektuar për të pritur aktivitete kulturore, shfaqje apo ngjarje komunitare, duke e kthyer zonën në një pikë takimi për komunitetin lokal dhe vizitorët.
- Platformë për Shërbime Publike – Përfshin ambiente të dedikuara për tualete publike dhe qendra ndihme mjekësore, duke siguruar standardet e nevojshme të komoditetit dhe sigurisë.



Fig. 41. Zona 6

Rendera



Fig. 42. Render 1



Fig. 43. Render 2



Fig. 44. Render 3



Fig. 45. Render 4

# **NDËRHJRJE PËR RRITJEN E OFERTËS TURISTIKE DHE PËR PËRMIRËSIMIN FUNKSIONAL DHE ESTETIK TË BREGDETIT**

**Vendndodhja : DURRES**

**RAPORTI TEKNIK I INFRASTRUKTURES**

## Permbajtja

1	INFORMACION I PERGJITHSHEM MBI PROJEKTIN.....	5
1.1	<i>Informacion i pergjithshem</i> .....	5
1.2	<i>Vëndndodhja e Projektit</i> .....	5
1.3	<i>Gjendja ekzistuese e segmenteve që do trajtohen</i> .....	8
1.4	<i>Qellimi i projektit</i> .....	11
2	STUDIMI TOPOGRAFIK.....	12
2.1	<i>Hyrje</i> .....	12
2.2	<i>Azhornimi Topografik</i> .....	13
3	STUDIMI GJEOLOGJIK.....	14
3.1	<i>Hyrje</i> .....	14
3.2	<i>Qellimi I Studimit</i> .....	14
3.3	<i>Përshkrimi I Gjeologjisë Në Zonën E Studimit</i> .....	14
4	STUDIMI HIDROLOGJIK .....	16
4.1	<i>Klima</i> .....	16
5	PROPOZIMI I PROJEKTIT.....	20
5.1	<i>Objektivat e Studimit</i> .....	20
6	PROJEKTI ELEKTRIK .....	25
6.1	<i>Përshkrimi i objektit</i> .....	25
6.2	<i>Rregullat dhe standartet</i> .....	25
6.3	<i>Ndricimi I Jashtëm</i> .....	27
7	PROJEKTI KONSTRUKTIV .....	30
7.1	<i>Kerkesat Sipas Eurocodeve</i> .....	30
7.2	<i>Jetëgjatësia e projektuar e veprës</i> .....	31
7.3	<i>Projektim Strukturor I Objekteve</i> .....	32

## Lista e Figurave

<b>Figura 1</b> -Evidentimi i zonës në studim. ....	6
<b>Figura 2</b> -Evidentimi i aksesueshmërisë në sajt,hapësirave të kalimit dhe parkimeve. ....	8
<b>Figura 3</b> -Segmenti Verior (pranë portit) .....	9
<b>Figura 4</b> -Segmenti Qëndror.....	9
<b>Figura 5</b> -Segmenti Jugor-Qendror. ....	10
<b>Figura 6</b> - Segmenti Jugor .....	11
<b>Figura 7</b> - Zonimi klimatik ne rajonin e Durresit .....	16
Figure -8 Average Monthly Air temperatures.....	17
<b>Figura 9</b> - Numri mesatar mujor i oreve me diell.....	17
<b>Figura 10</b> - Lageshtia relative .....	18
<b>Figura 11</b> - Shpërndarja ndërvjetore e reshjeve (mm).....	19
<b>Figura 12</b> – Seksionet terthore tip i shtresave .....	21
<b>Figura 13</b> – Plan KUZ.....	22
<b>Figura 14</b> – Puseta tip per lidhjet e Ujrave të Zeza .....	22
<b>Figura 15</b> – Plani FU dhe Hidrante .....	23
<b>Figura 16</b> – Puseta tip per ujesjellsin .....	24
<b>Figura 17</b> – Lidhja midis Eurokod8, pjesa e 1 me euordokodet e tjera.....	31
<b>Figura 18</b> – Modelit strukturor 3D.....	33
<b>Figura 19</b> – Themelet dhe kolona.....	34

## Lista e Tabelave

<b>Table 1</b> Average Monthly Air temperatures.....	17
<b>Table 2</b> Shpërndarja ndërvjetore e reshjeve (mm).....	18

## 1 INFORMACION I PERGJITHSHEM MBI PROJEKTIN

### 1.1 Informacion i pergjithshem



Shqipëria ndodhet në Europën Juglindore dhe ka një sipërfaqe prej 28.748 km<sup>2</sup>. Kufizohet me Malin e Zi dhe Kosovën në veri, Ish Republikën Jugosllave të Maqedonisë në lindje, dhe Greqinë në jug. Shqipëria shtrihet në bregdetin lindor të detit Adriatik.

Gjatësia e përgjithshme e kufirit të Shqipërisë është 1.094 km. Kufijte tokësore, detare, liqenore dhe lumore janë përkatësisht: 657 km, 316 km, 73 km dhe 48 km. Vija bregdetare është 427 km e gjatë: 273 km i perkasin bregdetit të Adriatikut dhe 154 km bregdetit të Jonit.

Bazuar në të dhënat e Regjistrimit të Popullsisë në vitin 2011, rezulton se popullsia e Shqipërisë është 2,895,947 banorë.

Terreni që përkrah Shqipërinë është 70% terren malor dhe pjesa tjetër fushor, kodrinor e bregdetar. Rajonet bregdetare kanë klime të bute, por me në brendësi dhe në veri, klima karakterizohet nga dimër i ftohtë dhe verë me reshje të konsiderueshme.



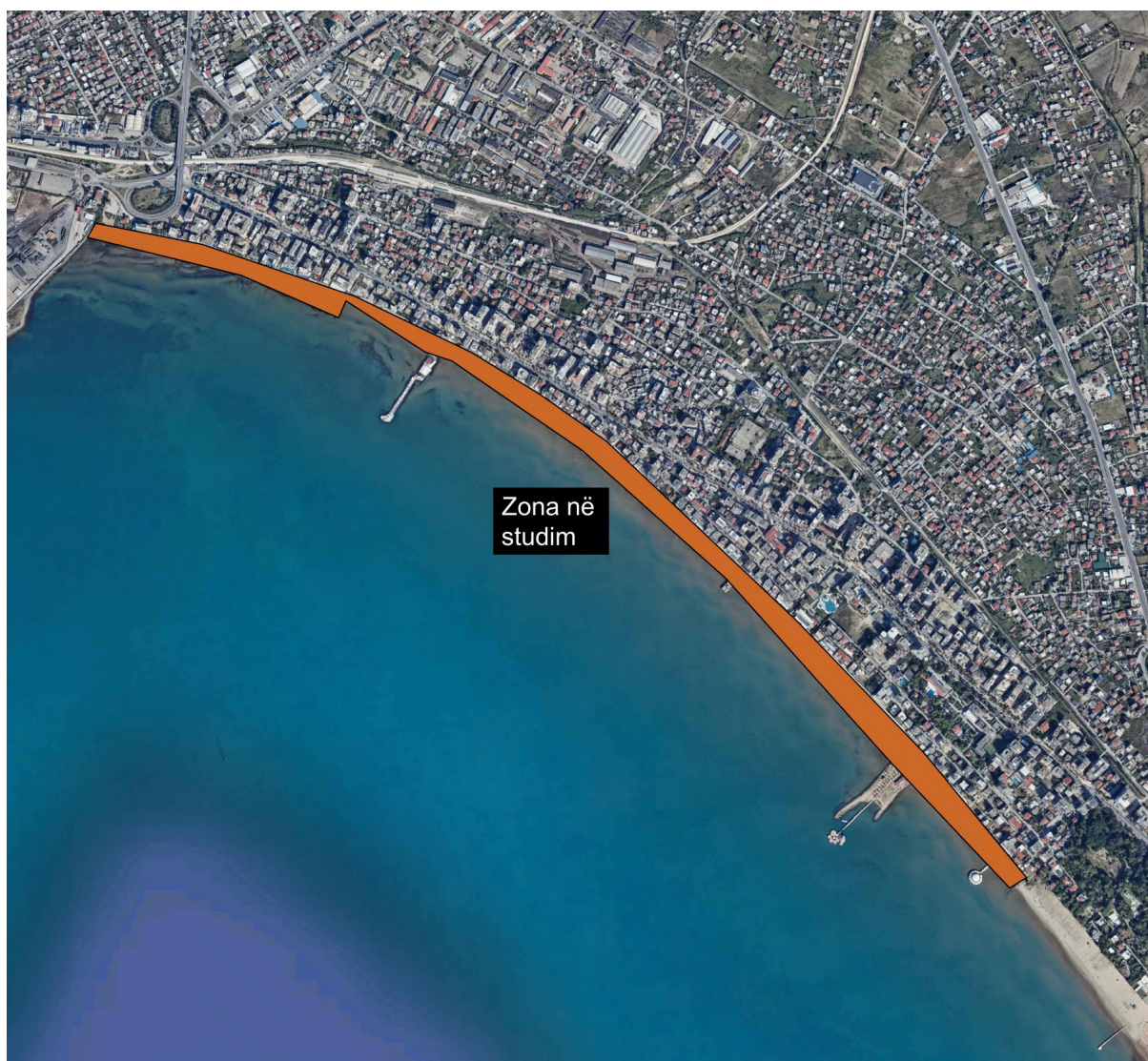
Në Shqipëri funksionojnë disa modalitete të transportit si :

- **Transporti ajror civil nderkombëtar**
- **Transporti hekurudhor**
- **Transporti detar**

### 1.2 Vëndndodhja e Projektit

Zona e studimit, e shënuar me ngjyrë në hartë, ndodhet në zonen bregdetare që shtrihet nga Ura e Dajlanit deri te Godina e Kavalishencës.

Zona bregdetare e Durrësit, e përfshirë në këtë studim, përfaqëson një hapësirë më dinamike të qytetit, ku ndërthuren funksione të ndryshme urbane, turistike dhe tregtare. Në afërsi të saj ndodhen ndërtesa banimi, shërbime, struktura akomoduese dhe hapësira publike që i japin zonës një përdorim të lartë gjatë gjithë vitit, me intensitet të shtuar gjatë sezonit turistik.



**Figura 1** -Evidentimi i zonës në studim.

Megjithëse zona ka një rol të rëndësishëm në jetën ekonomike dhe sociale të qytetit, ajo shfaq potencial për përmirësim në disa drejtime, si në aspektin funksional ashtu edhe në atë estetik. Struktura e hapësirës mund të përfitojë nga një organizim më i qartë, ndërsa infrastruktura ekzistuese ofron mundësi për përmirësime që do të rrisnin cilësinë e përvojës për banorët, vizitorët dhe aktorët ekonomikë.

Pranë këtij segmenti bregdetar ndodhen disa pika me rëndësi urbane si Porti i Durrësit, Shëtitorja "Taulantia", terminalët e trageteve, godina me karakter historik dhe rrjeti rrugor që e lidh direkt me qendrën e qytetit. Këto elemente shërbejnë si referenca të rëndësishme orientimi dhe kontribuojnë në identitetin urban të zonës, duke e bërë atë një pikë strategjike për zhvillim dhe rigjenerim.



Analiza e lartësisë së ndërtesave në zonën e Plazhit të Durrësit pasqyron në mënyrë të qartë zhvillimin urban të diferencuar dhe transformimin e strukturës ndërtimore përgjatë brezit bregdetar. Harta tregon një mozaik të lartësive të ndryshme, i cili lidhet ngushtë me periudhat e ndërtimit, funksionet e zonës dhe intensitetin e zhvillimit në secilin segment të territorit.

Në pjesën veriore dhe qendrore të qytetit, veçanërisht pranë portit dhe qendrës historike, ndërtesat kanë në pjesën më të madhe një lartësi mesatare nga 3 deri në 6 kate. Këto zona përfaqësojnë zhvillimet më të hershme të qytetit dhe përmbajnë një përzierje funksionesh rezidenciale, tregtare dhe institucionale. Për shkak të strukturës urbane ekzistuese dhe kufizimeve të trashëguara të planifikimit, ndërtesat e larta janë më pak pranishme në këtë segment, duke ruajtur një shkallë ndërtimore më të ulët dhe të përshtatur me kontekstin historik të qytetit.

Ndërkohë, zona qendrore e shëtitorës dhe segmentet më të afërta me plazhin karakterizohen nga një intensitet më i lartë ndërtimi, me ndërtesa që arrijnë 6 deri në 10 kate. Ky model është rezultat i zhvillimit të vullshëm

pas viteve 1990, kur kërkesa për hapësira banimi, hotele dhe struktura shërbimi u rrit ndjeshëm. Në disa prej këtyre zonave vihet re një densitet më i lartë vertikal, veçanërisht përgjatë akseve kryesore rrugore dhe pranë nyjeve të transportit, çka reflekton një strategji ndërtimore që synon shfrytëzimin maksimal të parcelave urbane.

Në pjesën jugore të zonës së plazhit, sidomos drejt segmentit të fundit bregdetar, zhvillimi ndërtesor paraqitet më intensiv dhe më vertikal. Këtu janë të pranishme ndërtesa që kalojnë 10 kate, duke arritur në raste të veçanta deri në 15 apo edhe 23 kate. Këto struktura moderne, kryesisht me funksione turistike dhe rezidenciale, dëshmojnë për fazën më të re të urbanizimit të qytetit dhe për tendencën drejt zhvillimeve me densitet të lartë në afërsi të detit. Rritja në lartësi është ndikuar edhe nga kërkesa për pamje panoramike, përfitime ekonomike më të mëdha dhe nevoja për të optimizuar përdorimin e tokës në zonat me vlerë të lartë.

Në përgjithësi, morfologjia vertikale e zonës së Plazhit të Durrësit reflekton një zhvillim të pabarabartë, ku ndërtesat me lartësi të ulët bashkëjetojnë me ato shumëkatëshe brenda të njëjtit kontekst urban. Ky kontrast tregon mungesën e një kontrolli të unifikuar planifikues gjatë dekadave të fundit, por njëkohësisht pasqyron evolucionin e natyrshëm të qytetit drejt një profili më metropolitan dhe turistik. Sfida kryesore për të ardhmen qëndron në harmonizimin e këtyre lartësive me cilësinë e hapësirave publike, karakterin bregdetar dhe kërkesat për një zhvillim të qëndrueshëm urban.



**Figura 2** -Evidentimi i aksesueshmërisë në sajt,hapësirave të kalimit dhe parkimeve.

### 1.3 Gjendja ekzistuese e segmenteve që do trajtohen

#### 1.3.1 Segmenti Verior (Hyrja e shëtitorës pranë portit)

Ky segment përfaqëson pikën hyrëse të vijës bregdetare dhe lidh qytetin me shëtitorën përgjatë detit. Aktualisht hapësira është kryesisht e sheshtë dhe përdoret për ecje, ndalesa të shkurtra dhe lidhje me zonat më të frekuentuara në jug. Trotualet dhe shëtitorja ekzistuese kanë nevojë për mirëmbajtje në disa pjesë, ndërsa elementet e mobilimit urban dhe gjelbërimit janë të pranishëm në mënyrë të kufizuar. Për momentin, zona nuk ofron hapësira të dedikuara për aktivitete publike apo evente, por prania e sipërfaqeve

të lira dhe lidhja e saj e mirë me rrjetin rrugor e bëjnë një pikë me potencial të lartë për zhvillime të ardhshme që mund të pasurojnë përvojën publike.



**Figura 3** -Segmenti Verior (pranë portit)

### 1.3.2 Segmenti Qendror

Pjesa qendrore është zona më dinamike dhe e frekuentuar e gjithë vijës bregdetare, veçanërisht gjatë sezonit turistik. Ajo karakterizohet nga një densitet i lartë shërbimesh – bare, restorante dhe struktura akomoduese – të cilat gjenerojnë një aktivitet të vazhdueshëm ditor dhe mbrëmjeje. Hapësira publike në këtë pjesë është e përqendruar kryesisht në funksione kalimi dhe ecjeje, ndërsa ulëset, hijëzimi dhe elementet e tjera mbështetëse janë të pranishme në disa segmente, por ende të kufizuara në raport me fluksin e përdoruesve. Në tërësi, segmenti përfaqëson një zonë shumë aktive, me potencial për t'u përmirësuar përmes organizimit më të mirë të hapësirës publike dhe integritimit të funksioneve që shërbejnë gjatë gjithë vitit.



**Figura 4** -Segmenti Qëndror.

### 1.3.3 Segmenti Jugor-Qendror

Kjo pjesë përfshin një brez më të gjerë hapësirash të hapura, që lidhen drejtpërdrejt me plazhin publik dhe zonat e ecjes. Aktualisht ajo përdoret në mënyrë të lirshme për lëvizje këmbësorësh, ndalesa afatshkurtra dhe aktivitete të përkohshme gjatë verës. Struktura urbane është më pak e zhvilluar krahasuar me segmentet veriore, por kjo krijon mundësinë për fleksibilitet në përdorim dhe përfshirjen e funksioneve të reja në të ardhmen. Sasia e gjelbërimit dhe elementeve të mobilitetit është modeste, ndërsa potenciali për aktivitete sportive, rekreative apo komunitare mbetet i lartë.



Figura 5 -Segmenti Jugor-Qendror.

### 1.3.4 Segmenti Jugor

Segmenti jugor është më pak i ndërtuar dhe ka një karakter më të qetë e më natyror. Ai përfshin sipërfaqe të hapura pranë vijës së ujit dhe ofron hapësira të përshtatshme për ecje, çlodhje dhe qëndrime të shkurtra. Elementet e infrastrukturës publike janë të pranishëm në një shkallë të kufizuar, ndërsa gjelbërimi është më shumë spontan sesa i strukturuar. Pikërisht kjo karakteristikë e bën zonën të veçantë dhe me potencial për zhvillime të orientuara drejt peizazhit, mirëqenies dhe aktiviteteve të buta rekreative që mund të ndodhin gjatë gjithë vitit.



### Figura 6 - Segmenti Jugor

Zona e Plazhit të Durrësit paraqet një zhvillim urbanistik të ndërlikuar dhe gradual, i cili pasqyron dinamikat ekonomike, sociale dhe demografike të qytetit përgjatë dekadave të fundit. Analiza e shpërndarjes së strukturave të ndërtuara sipas periudhave kohore tregon qartë procesin e transformimit të kësaj zone nga një hapësirë periferike dhe rekreative në një pol të rëndësishëm urban dhe turistik të qytetit.

Pjesa më e vjetër e ndërtimit përqendrohet kryesisht në zonat pranë qendrës historike dhe portit, ku ndërtesat e ndërtuara para viteve 1960 janë ende të pranishme dhe përfaqësojnë bërthamën fillestare të zhvillimit të qytetit. Këto struktura kanë shpesh vlera historike dhe arkitektonike, por gjithashtu përbëjnë sfida në aspektin e infrastrukturës dhe përshtatjes me nevojat bashkëkohore. Gjatë periudhës 1961–1980, zhvillimi u zgjerua gradualisht në drejtim të lindjes dhe jugut, duke përfshirë edhe segmentet e para të zonës së plazhit, ku filluan të shfaqen komplekset e para të banimit dhe objektet publike të ndërtuara me logjikën urbanistike të kohës.

Një rritje më e ndjeshme e ndërtimit vërehet pas viteve 1990, periudhë e cila shënon një transformim të madh në strukturën urbane të Durrësit si pasojë e zhvillimeve socio-ekonomike të pastranzicionit. Zona e plazhit u bë një prej destinacioneve kryesore për ndërtimet e reja, duke përfshirë ndërtesa banimi, struktura hoteliere dhe objekte shërbimi që iu përgjigjën kërkesës së lartë për turizëm dhe përdorim sezonal. Gjatë kësaj periudhe, zhvillimi shpesh është karakterizuar nga intensiteti i lartë ndërtimi dhe mungesë e planeve të detajuara urbane, gjë që ka sjellë sfida në organizimin e hapësirave publike dhe infrastrukturës mbështetëse.

Në periudhën 2001–2011, ritmi i ndërtimit është intensifikuar edhe më tej, veçanërisht përgjatë vijës bregdetare, ku janë ngritur struktura moderne turistike dhe rezidenciale. Ky zgjerim i shpejtë ka ndryshuar ndjeshëm morfologjinë urbane të zonës së plazhit, duke e transformuar atë nga një hapësirë me karakter rekreativ në një zonë të përzier funksionesh që përfshin banim, turizëm, shërbime dhe rekreacion. Megjithatë, ky zhvillim intensiv shpesh ka qenë i pakoordinuar, duke sjellë sfida në lidhje me menaxhimin e infrastrukturës, hapësirave publike dhe mbrojtjen e vijës bregdetare.

Në përfundim, struktura ndërtimore e zonës së Plazhit të Durrësit është pasqyrë e qartë e fazave të zhvillimit të qytetit dhe ndryshimeve shoqërore që ai ka përjetuar gjatë gjashtë dekadave të fundit. Nga një zonë periferike dhe e pashfrytëzuar, ajo është shndërruar në një nga hapësirat më dinamike dhe me potencial më të lartë zhvillimi në qytet. Sfida kryesore për të ardhmen mbetet balancimi ndërmjet ruajtjes së karakterit bregdetar dhe natyror të zonës, përmirësimit të cilësisë urbane dhe menaxhimit të rritjes së mëtejshme ndërtimore në mënyrë të qëndrueshme.

## 1.4 Qellimi i projektit

Ky projekt synon transformimin e vijës bregdetare të qytetit të Durrësit në një destinacion bashkëkohor turistik, rekreativ dhe urban, përmes ndërhyrjeve arkitekturore e urbane të planifikuara me kujdes. Ai përfshin zgjerimin e plazhit ekzistues, krijimin e një parku linear të gjelbër përgjatë vijës detare, zhvillimin e hapësirave publike multifunkionale dhe integrimin e infrastrukturës së re rekreative e sportive. Gjatësia e zonës së ndërhyrjes është rreth 2.8 km, me një zgjerim të bregut deri në 100 metra drejt detit, duke krijuar hapësira të reja publike për banorët dhe vizitorët. Ai do të përfshijë:

- Hapësira të gjelbra me pemë mesdhetare, zona pushimi dhe shëtitore.
- “Green Coves” – nyje natyrore dhe hapësira të vogla intime përgjatë bregut, që krijojnë lidhje të drejtpërdrejtë mes qytetit dhe detit.
- Ndërthurje të natyrës me funksione urbane si bare, klube plazhi dhe restorante. Ne kapitujt ne vijim janë dhene ne menyre te permbledhur te gjitha studimet e bera per zhvillimin e ketij projekti.

## 2 STUDIMI TOPOGRAFIK

### 2.1 Hyrje

Zona që do të rilevohet ndodhet në qytetin e Durrësit, zë një sipërfaqe rreth 544326m<sup>2</sup>, e cila përfshin zonën nga porti i Durrësit deri tek Kavalishenca.

Ky projekt ka për qëllim të transformojë zonën bregdetare të qytetit të Durrësit në një destinacion bashkëkohor turistik, rekreativ dhe urban, përmes ndërhyrjeve arkitekturore dhe urbane të planifikuara me kujdes. Ai përfshin zgjerimin e plazhit ekzistues, krijimin e një parku linear të gjelbër përgjatë vijës bregdetare, zhvillimin e hapësirave publike shumëfunktionale dhe integrimin e infrastrukturave të reja rekreative dhe sportive. Gjatësia e zonës së ndërhyrjes është rreth 2.8 km, me një zgjerim të vijës bregdetare deri në 100 metra drejt detit, duke krijuar hapësira të reja publike për banorët dhe vizitorë.

Zona shtrihet ndërmjet koordinatave gjeografike:

- PIKA A : N = 4574970.10m E = 371759.92m
- PIKA B : N = 4574821.04m E = 371684.10m
- PIKA C : N = 4572905.81m E = 374166.22m
- PIKA D : N = 4573024.48m E = 374327.76m



## 2.2 Azhornimi Topografik

Punimet topografike per projektin ne fjale u kryen mbi bazen e kerkesave teknike te pergjithshme dhe specifike te parashikuara nga Klienti

Para fillimit te punimeve topografike u siguruan materialet e nevojshme hartografike, gjeodezike si dhe paisjet perkatese. I gjithe procesi i rilevimit konsiston ne krijimin e nje harte digjitale me nje siperfaqe ~34227m<sup>2</sup>, me nisje afer rruges 8-Marsi duke u zhvilluar me tej ne drejtim te rruges Demokracia. E gjithe puna filloi me rikonjicionin e terrenit dhe ndertimin e poligonit te shperndare ne menyre te rregullt ne zonen e interesit (te cilet do te perdoren dhe gjate ndertimit te vepres). Bazamenti gjeodezik ka sistemin koordinativ UTM 34N .

Punet topografike per ndertimin e kesaj harte konsistojne ne hapat e meposhtme:

- Ndertimi i Poligonit, Nivelacioni & Matja e tyre me GPS
- Rilevimi i detajuar
- Perpunimi i te dhenave dhe hartimi i hartes digjitale

### 3 STUDIMI GJEOLGJIK

#### 3.1 Hyrje

Ky projekt ka për qëllim të transformojë zonën bregdetare të qytetit të Durrësit në një destinacion bashkëkohor turistik, rekreativ dhe urban, përmes ndërhyrjeve arkitekturore dhe urbane të planifikuara me kujdes. Ai përfshin zgjerimin e plazhit ekzistues, krijimin e një parku linear të gjelbër përgjatë vijës bregdetare, zhvillimin e hapësirave publike shumëfunktionale dhe integrimin e infrastrukturave të reja rekreative dhe sportive. Gjatësia e zonës së ndërhyrjes është rreth 2.8 km, me një zgjerim të vijës bregdetare deri në 100 metra drejt detit, duke krijuar hapësira të reja publike për banorët dhe vizitorët.

Ky raport mbulon të gjithë informacionin e punimeve kërkimore gjeologjike të kryera për kete faze.

#### 3.2 Qellimi I Studimit

Qellimi i këtij studimi është për studimin e e pergjithshem te zones per kete faze te projektimit. Jane marre ne shqyrtim materiale studimete te te gjithe zones. Zona ne studim shtrihet nga porti i Durresit deri tek Kavalishenca.

#### 3.3 Përshkrimi I Gjeologjisë Në Zonën E Studimit

Depozitimet detare-lagunore jane depozitime nga prurjet e perrenjve dhe lumenjeve qe derdhen ne gjirin e Durrsit, perpunimi i tyre nga veprimtaria e detit dhe depozitimi prane vijes detare ne periudha te gjata gjeologjike duke formuar keshtu shtresa rerash, surerash ngjyre gri hiri, ne gjire te vecuara te bregdetit ka edhe depozitime argjilore lymore lagunore ngjyre gri, gjithashtu ne faza te ndryshme jane depozituar edhe materiale organike leshteriku ne forme gjurmesh, fragmente apo edhe ndershtresash me ngjyre gri te zeze. Depozitimet detare dhe lagunore ne pergjithesi jane pak deri mesatarisht te ngjeshura dhe jane gjithmone me lageshtire deri te ngopura me uje.

Në rajonin e Durrësit takohen depozitimet Neogjenike të Mesinianit dhe të Pliocenit (Seria Helmësi) dhe depozitimet Kuaternare.

Depozitimet e Mesinianit dalin kryesisht në veri-perëndim të qytetit të Durrësit dhe kanë dalje të drejtpërdrejtë në detin Adriatik. Pakot kryesore të këtyre depozitimeve janë:

N13m(c) - përfaqëson një pako argjilo-alevrolitike. Argjilat paraqiten më kompakte, me ngjyrë hiri në bezhë. Trashësia varion 150 – 300 metër.

N13m(d) - Përfaqëson një pako argjilash gips mbajtëse. Midis copërave të gipseve janë ndeshur me shumicë dhe copëra alabastre. Rrallë takohen edhe thjerrëza ranorësh. Trashësia është 300 – 500 metra.

Depozitimet Pliocenike zënë pothuajse të gjithë sipërfaqen e kodrave të Durrësit duke patur, nga Durrësi deri në Currila, një kontakt të drejtpërdrejtë me detin Adriatik. Nga Currilat dhe më në veri (në pjesën ekstreme perëndimore) kontaktojnë me depozitimet Mesiniane. Depozitimet Pliocenike ndahen në dy formacione kryesore: Seria Helmësi (N2h) dhe Seria Rrogozhina (N2r).

Në rajonin e qytetit të Durrësit të janë ndeshur vetëm formacionet e Serisë Helmësi (N2h). Këto depozitime ndahen në tre pako litologjike, që nga poshtë lart janë:

N2h(a). – Pakua ranoro- konglomeratike e cila në pjesën e poshtme përfaqësohet nga depozitime ranoro-konglomeratike bazale. Konglomeratet janë të pangopura dhe shprehin fillimin e trangresionit të Pliocenit. Konglomeratet janë disi të çimentuara dhe të ndërthurur me argjila dhe ranorë. Ranoret janë shtresorë dhe disi kompaktë. Më sipër prerja bëhet më argjilo- ranore. Trashësia është nga 350 – 600 metra.

N2h(b). – Pakua argjilo-ranore dhe alevrolito- ranore.

Në këtë pako kryesisht mbizotërojnë argjilat, të cilat janë jo shumë kompakte deri te buta. Janë ngjyrë hiri dhe kanë përmbajtje materiali alevrolitor. Ranorët janë kryesisht thjerrëzorë, me përmasa të thjerrëzave 20- 30 m dhe më shumë në disa raste. Alevrolitet janë masivë deri në shtresorë kompaktë. Trashësia varion nga 600 – 1000 metër.

N2h(c). – Pako argjilo- alevrolitike. Formacionet argjilo-alevrolitike të kësaj pakoje janë kompaktë, ngjyrë hiri në bezhë. Argjilat kanë si karakteristike thyerjen guackore deri ciflore e vende vende shtresore me përmbajtje makrofaune. Në brendësi të kësaj pakoje janë ndeshur thjerrëza të rralla ranorësh. Trashësia e kësaj pakoje është nga 200 – 700 metër.

Depozitimet Kuaternare kanë përhapje të gjerë në qytetin e Durrësit. Ato zënë fushën e Durrësit, zonat plazhore dhe rrëzat e kodrave. Depozitimet Kuaternare paraqiten të ndryshme, në funksion të vendit ku janë formuar. Në fushën e Durrësit ndeshen kryesisht depozitime lagunore-kënetore, në rrëzat e kodrave ndeshen kryesisht depozitime koluvionale, proluvionale e deluvionale ndërsa në bregun detit, në zonat plazhore, ndeshen depozitime detare.

Q4d – Depozitimet Kuaternare koluvionale - deluvionale dhe proluviale zënë një sipërfaqe të vogël rrëzë kodrave të Durrësit. Ato përbehen nga argjila, alevrite. Trashësia deri 30 metra.

Q4k – Depozitimet Lagunore – kënetore zënë pothuajse të gjithë fushën e Durrësit, ato përbehen nga argjila, alevrite, rëra te imta, mbeturina dhe rrënjë bimësh. Trashësia ~ 50 metra.

Q4 – Depozitimet Kuaternare zënë pjesën e zonave plazhore të rajonit. Ato përfaqësohen nga rëra e zhure.

Rajoni i qytetit të Durrësit bën pjesë në Ultësirën Adriatike. Në këtë rajon veçohen dy struktura: Antiklinali i Durrësit dhe Sinklinali i Durrësit.

Antiklinali i Durrësit bën pjesë në trevën e rrudhosur mollasike Divjakë – Ballaj – Kryevidh- Durrës - Bishti i Pallës. Përfaqësohet nga një varg kodrash, midis të cilave spikat e Durrësit.

Nga punimet sizmike është vërejtur se kjo strukturë pozitive në thellësi komplikohet dhe shoqërohet nga tektonika hedhëse dhe kundra hedhëse, të evidentuara kryesisht në krahun perëndimor të ngritjes.

Kjo trevë luan rolin e një mburoje për rajonin e Durrësit (sidomos për zonat e ulura të tij) duke zbutur efektin e veprimtarisë së dallgëve. Në sektorin e Gjirit të Durrësit deti ka mposhtur këtë mburojë duke e shkatërruar plotësisht atë. Bregdeti i kodrave të Durrësit është i ballafaquar me rrëshqitje masive, kjo për efekt të ndërtimit të argjilave të Mesinianit dhe të Pliocenit të cilat janë të prirura për rrëshqitjet dhe erozionin.

Në veri qytetit të Durrësit, në det, depozitimet detare Kuaternare shtrihen horizontalisht mbi mollaset e rrudhosura Mio-Pliocenike.

Ky mospajtim strukturor krahnor i theksuar dëshmon fazën shtypëse të Pleistocenit të poshtëm në Ultësirën Adriatike. Këtu vihet re se kundër hipja e Durrësit pret madje edhe depozitimet Kuaternare detare që janë deformuar lehtë në përputhje me tavanin e nen shtrirë të depozitimeve Mio- pliocenike). Këto të dhëna demonstrojnë se deformacionet shtypëse veprojnë ende në ditët tona, megjithëse jo kaq të forta si më parë. Neotektonika është shumë e zhvilluar në zonën e studiuar.

Në rrëzë të kodrës së Durrësit në drejtim jug-veri kalon një shkëputje aktive, që ndërton antiklinalin e Durrësit.

## 4 STUDIMI HIDROLOGJIK

### 4.1 Klima

#### 4.1.1 Zona Klimaterike

Zona e studimit ndodhet brenda zonës klimatike Mesdhetare të Ultësirës. Kështu, sasia vjetore e reshjeve varion midis 950–1200 mm. Rënia e dëborës është një fenomen i rrallë dhe shtresa e qëndrueshme e dëborës pothuajse nuk vërehet kurrë. Temperaturat minimale absolute variojnë midis -3 deri në -5 °C; vetëm në raste shumë të rralla mund të regjistrohen vlera më të ulëta. Periudha me ngrica është e shkurtër dhe numri i ditëve me ngrica mund të arrijë deri në 12–15 në vit, gjatë të cilave temperaturat minimale zbresin nën 0°C.

Era fryn përgjithësisht nga dy drejtime. Gjatë sezonit të ftohtë mbizotëron era nga jugu-lindja dhe veriu, ndërsa gjatë sezonit të ngrohtë mbizotëron era nga drejtimi veriperëndimor. Shpejtësitë maksimale të erës në këtë zonë gjatë sezonit të ngrohtë arrijnë vlera prej 10–15 m/s, ndërsa gjatë sezonit të ftohtë rreth 25–30 m/s..

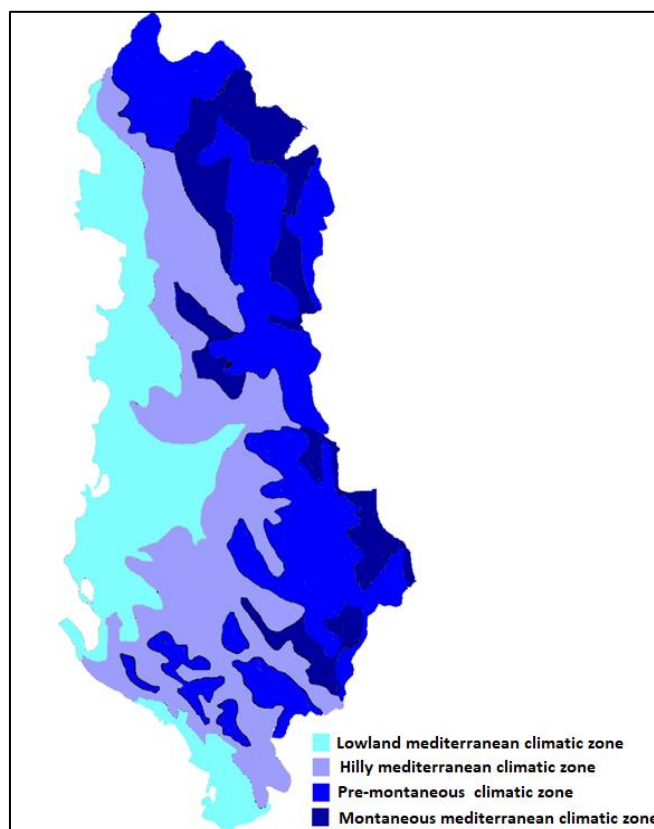


Figura 7 - Zonimi klimatik në rajonin e Durrësit

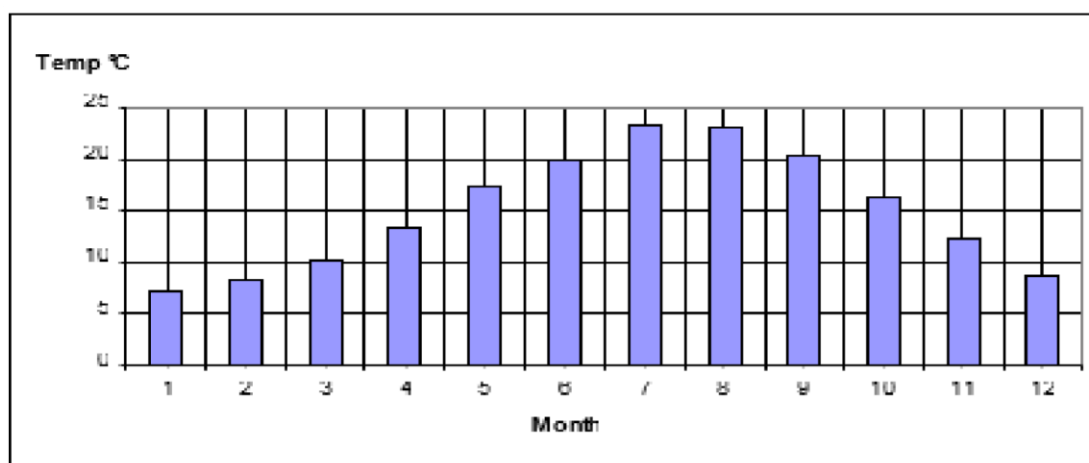
#### 4.1.2 Temperatura

Temperatura e ajrit është një element i rëndësishëm klimatik, i cili pasqyron sasinë e energjisë diellore në afërsi të Tokës. Në tabelën dhe grafikën e mëposhtme paraqiten temperaturat mesatare mujore të matura në

Stacionin e Kamzës. Nga këto të dhëna vërehet se vlera mesatare maksimale arrihet në muajin korrik (23.4 °C), ndërsa vlera minimale në muajin janar (6.5 °C). Vlera mesatare për të gjithë vitin është 14.9 °C.

**Table 1** Average Monthly Air temperatures

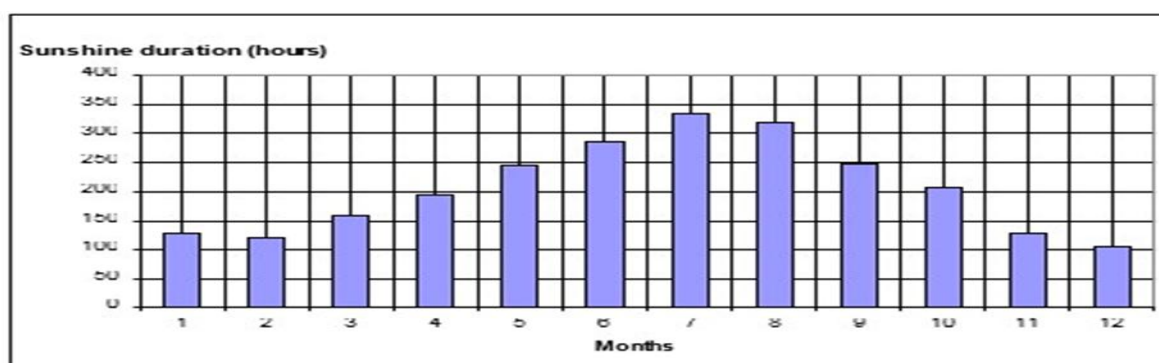
Months	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Year
Temp. °C	6.5	7.8	9.9	13.1	17.6	21.4	23.4	23.3	20.3	15.9	11.8	7.9	14.9



**Figure -8** Average Monthly Air temperatures

#### 4.1.3 Rrezatimi diellor

Në grafikën e mëposhtme paraqiten vlerat mujore të kohëzgjatjes së diellit në orë për stacionin e Kamzës. Nga këto të dhëna vërehet se vlerat maksimale të këtij elementi regjistrohen në korrik, ndërsa vlerat minimale në dhjetor. Vlera mesatare për gjithë vitin është 2613 orë



**Figura 9** - Numri mesatar mujor i oreve me diell

#### 4.1.4 Lageshtia

Lagështia e ajrit është gjithashtu një element meteorologjik i rëndësishëm, i cili ndikon në trafikun rrugor.

Në tabelën e mëposhtme paraqitet shpërndarja ndërvjetore e këtij elementi. Nga këto të dhëna vërehet se vlera mesatare e lagështisë regjistrohet gjatë sezonit të dimrit (79–80%), ndërsa vlera minimale gjatë sezonit të ngrohtë (63–67%). Gjithashtu paraqitet shpërndarja ndërvjetore e lagështisë relative, ku shihet se vlerat e këtij elementi luhaten brenda një intervali të vogël.

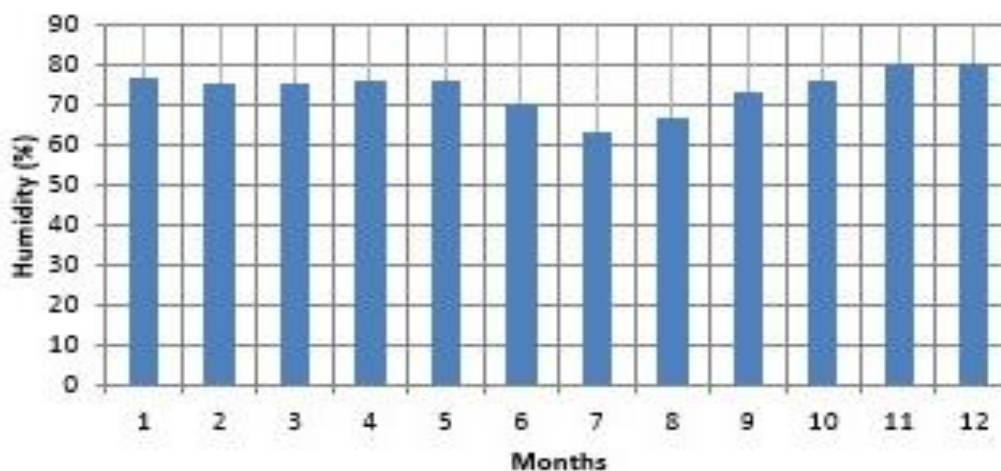


Figura 10 - Lageshtia relative

Lakorja që paraqet lagështinë mesatare në 2:00 pasdite paraqet të njëjtën performancë si ajo e lagështisë mesatare, por me vlera rreth 5% më e ulët. Konkretisht, vlerat e këtij indeksi arrijnë minimumin në korrik dhe gusht (rreth 57%) dhe maksimumin në nëntor (rreth 63%).

#### 4.1.1 Reshjet

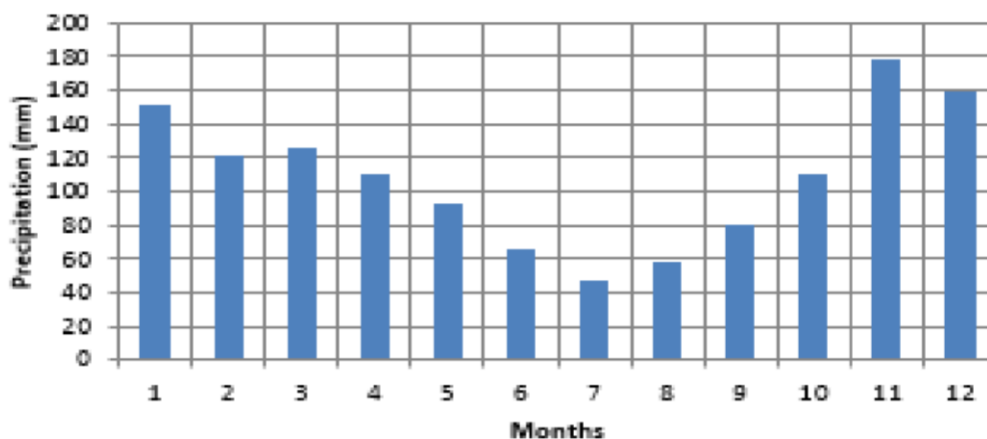
Reshjet janë një element i rëndësishëm për projektimin, veçanërisht të dhënat mbi intensitetin e reshjeve. Vlerat mujore të reshjeve për një vit mesatar paraqiten në tabelën më poshtë, të ndjekura nga paraqitja grafike e shpërndarjes së tyre ndërvjetore.

Nga këto të dhëna vërehet se vlerat mesatare maksimale regjistrohen gjatë muajve të dimrit, ndërsa vlerat minimale në muajin korrik. Vlera mesatare për të gjithë vitin është 1299 mm. Numri i ditëve me shtresë reshjesh mbi 0.1 mm varion midis 85 dhe 100 ditëve. Në përgjithësi, reshjet maksimale nuk janë shiu i rrëmbyeshëm.

Rënia e dëborës është një fenomen i rrallë dhe një shtresë e rëndësishme dhe e qëndrueshme e dëborës nuk vërehet në këtë zonë. Shtresa maksimale e dëborës zakonisht arrin vlerën 5–10 cm dhe shumë rrallë 15–17 cm.

Table 2 Shpërndarja ndërvjetore e reshjeve (mm)

Months	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Year
Precipitations	151	121.5	126.5	110.4	92.9	65.2	46.2	57.9	80.8	110.6	138.1	158.7	1299



**Figura 11** - Shpërndarja ndërvjetore e reshjeve (mm)

Mesatarisht në këtë zonë, ka një rritje të reshjeve vjetore prej rreth 110 mm për çdo 100 m lartësi. Numri i ditëve me reshje  $\geq 1.0$  mm varion nga 1.6 ditë në korrik deri në 9.1 ditë në nëntor. Gjatë një viti, ka mesatarisht 76.9 ditë me reshje  $\geq 1.0$  mm

## 5 PROPOZIMI I PROJEKTIT

### 5.1 Objektivat e Studimit

Qellimi i këtij projekti është të marre në shqyrtim dhe të shpjegojë procesin e projektimit për shtimin e zonave rekreative në shërbim të turizmit detar.

Bazuar në kërkesat e projektit, lindi nevoja e projektimit infrastrukturor të zgjerimit të pedonale kryesore përgjatë vijës së bregdetit sipas masterplanit të konceptuar nga arkitektet, u projektuan rrugicë që gjarperojnë midis zonave rekreative, u projektuan platforma me funksione të ndryshme në shërbim të turizmit detar, pushuesve dhe vizitorëve si shërbime bar-kafe, anfiteater, palester e hapur, shërbime mjekësore tualete etj.

Sipas Masterplanit, për të plotësuar kërkesat e komunitetit dhe vizitorëve, projekti përfshin një gamë të gjerë hapësirash rekreative dhe shërbimesh publike, si:

- Kinema në natyrë dhe anfiteatër të hapur për evente kulturore.
- Qendra mjekësore dhe ambiente ndihmëse për sigurinë dhe shëndetin e vizitorëve.
- Fusha sportive për tenis, volejball plazhi, futboll, si dhe palestra në ambient të hapur.
- Hapësira për fëmijë si kënde lojërash, parqe argëtimi dhe skate park.
- Qendra për turistët dhe ambiente për ndryshim rrobash e dush publik.
- Pavilonet ( struktura metalike 4 m te larta)

Pavilonet ndahen sipas madhësisë dhe funksionit:

- XS (30m<sup>2</sup>): Hapësira të vogla shërbimi si: hapësira komerciale, hapësira pushimi, zone qendrimi për rojtaret e plazheve, tualete, parkim bicikletash etj.
- S (60 m<sup>2</sup>): Hapësira po ashtu të vogla ku përfshihen: hapësira për piknik, stenda komerciale, podium i jashtëm, dhoma ndërimi, dhoma falje etj.
- M (140 m<sup>2</sup>): Hapësira deri në 140 m<sup>2</sup> ku përfshihen: klube plazhi, zona me kamionë ushqimi, kinema të hapura ose platforma për joga.
- L (300 m<sup>2</sup>): Hapësira deri në 300m<sup>2</sup> ku përfshihen: Bare plazhi, anfiteatër ose qendra turistike me shërbime informuese.
- XL (500+ m<sup>2</sup>): Hapësira 500 m<sup>2</sup> ose më shumë ku përfshihen: Qendra sportive, palestra të hapura, fusha sportive apo hapësira të mëdha eventesh etj.

Pavijonet janë konceptuar si struktura të hapura dhe transparente që shërbejnë si ndërmjetës midis hapësirës publike dhe natyrës, duke ofruar mbrojtje nga dielli dhe moti pa e kufizuar ndjesinë e hapësirës së lirë. Forma e tyre organike ndjek linjat natyrore të terrenit, ndërsa horizonti i çatisë krijon një dialog të qetë me vijën bregdetare dhe peizazhin përreth. Përmes përmasave të kontrolluara dhe elementeve të lehta konstruktive, pavijonet ofrojnë një ndjenjë fluiditeti dhe përshkueshmërie vizuale.

Me realizimin e këtij projekti është e sigurt se:

- Do të rritet vlera e aseteve në zonë,
- Krahas ekspertizës me të mirët, do të rriten furnizimet dhe shërbimet në zonën e projektit dhe si rezultat do të përmiresohet cilësia e jetesës në këtë komunitet,
- Do të sjellë përmirësimin e standardeve të punimeve për të krijuar një kulturë të qëndrueshme të menaxhimit të mjedisit, mbrojtjes së shëndetit në punë, kryerjen e proceseve të punës në përputhje me kërkesat e sigurisë në punë dhe mbrojtjes së pronës.

5.1.1 Lista e zonave te projektuara

Proejkti inxhinierik eshte realizuar ne koordinim te plote me projektin arkitektonik. Zonat nga 1 deri ne 6 jane trajtuar me vete por masterplani i pergjithshem do te funksionoj si nje i vetem . Proejkti i infrastruktures permban :

1. Zgjerimin e pedonales kryesore ( shih vizatimet)
2. Ndertimi i rrugivave gjarperushe te cilat pershkojne zonat rekreative duke krijuar akses te lehte
3. Ndetimi i platformave te hapura ose me mbulesa me konstruksion metalik per funksione te ndryshme sipas parashikimeve ne masterplan
4. Rrjeti i ri i KUZ per te gjitha zonat ku do te kete sherbime
5. Rrjeti i ri i Furnizimit me uje per te gjitha zonat ku do te kete sherbime
6. Rrjeti I parashikuar per vaditje
7. Proejkti i rrjeteve dhe ndricimit sipas masterplanit
8. Proejkti strukturor i platformave me strukture metalike sipas masterplanit

5.1.2 Seksioni tip

Ne varesi te funksionalitetit si dhe parashikimeve te arkitektures te elementeve eshte bere projektimi i shtresave . Shtresat e perdorura per sazhet dhe per zgjerimin e pedonales jane shtresa betoni me siperfaqe beton te lare. Soleta e betonit pergjithesisht eshte perdorur 10 cm me nje zgare fi 8, zgjidhje konstruktive duke qene se ne zone nuk do te kalojne ose do te kalojne vetem mjetet e sherbimit por per shkak se gjeologjia dhe terreni eshte rere dhe ka prani uji. Per kete arsye poshte soletes se betonit jane perdorur shtresa stabilizanti dhe cakell me gjeotekstil per te rritur qendrueshmerine dhe per te ndaluar perzjerjen e materialeve . Platformat do te jene me baze strukture betoni, dhe siperfaqet jane pershtatur ne baze te funksionalitetit te platformave.

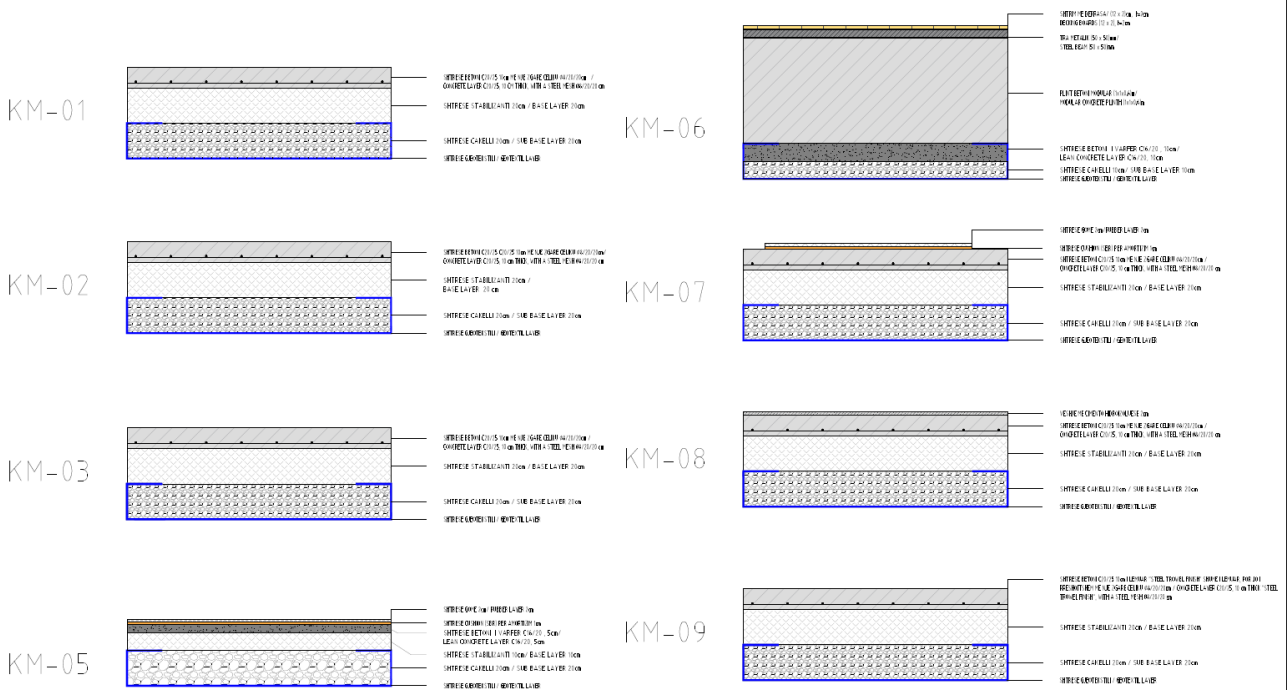


Figura 12 – Seksionet terthore tip i shtresave

### 5.1.3 Kanalizimi I Ujrave zeza

Kanalizimet e ujrave të zeza janë propozuar që shkarkimi i tyre do të behët pranë linjave ekzistuese, të cilat janë konsideruar në anën tjetër të pedonale kryesore, në zonën e banuar. Për secilin element që kërkon sistem KUZ është parashikuar një pusetë e cila do të shkarkojë në sistemin ekzistues me të afërt.

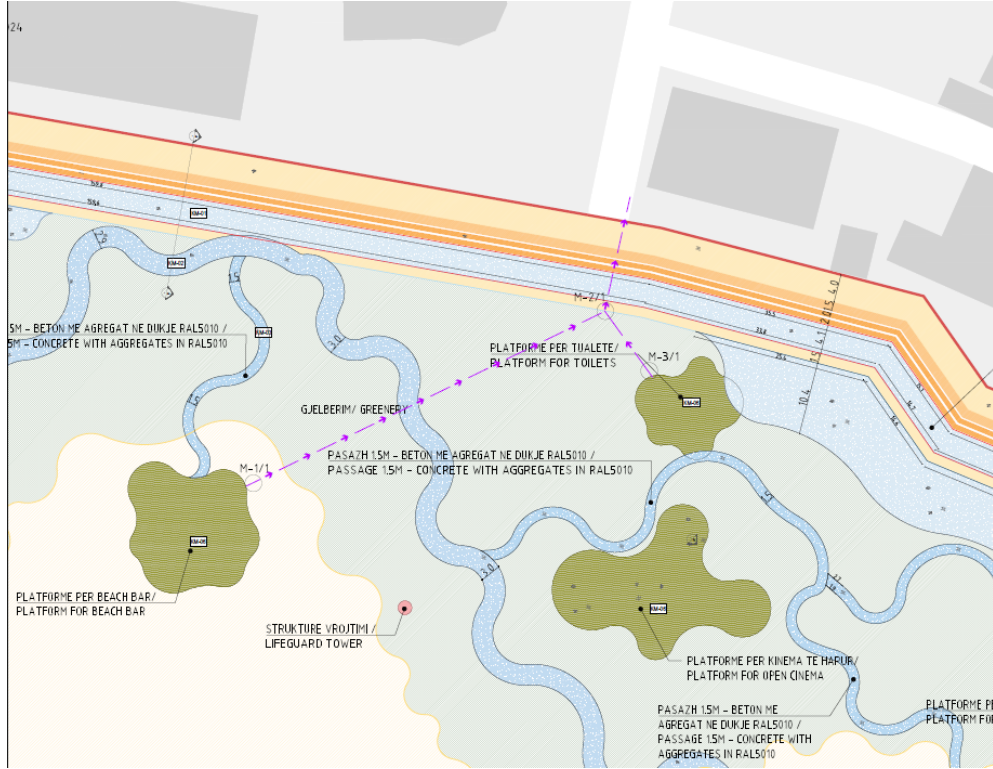


Figura 13 – Plan KUZ

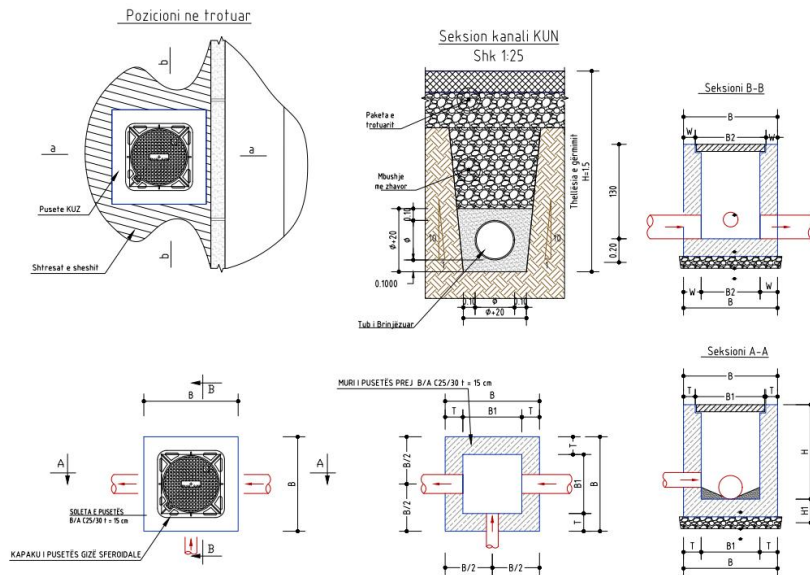


Figura 14 – Puseta tip per lidhjet e Ujrave të Zeza

#### 5.1.4 Ujesjellesi dhe rrjeti i vaditjes

Gjithashtu për furnizimin me ujë është azhurnuar rrjeti sipas dokumentave të marra dhe është vënë re se linjat ekzistojnë në zonë. Projekti ynë propozon dalje të linjave për furnizim me ujë dhe për sistemin e vaditjes nga rrjeti ekzistues si në vizatimet bashkëngjitur.

Rrjeti i FU dhe vaditjes është propozuar të lidhet me linjat ekzistuese, të cilat janë konsideruar në anën tjetër të pedonale kryesore, në zonën e banuar. Për secilin element që kërkon sistem FU është parashikuar një pusëtë e cila do të lidhet me sistemin e furnizimit me të afërt. Gjithashtu për zonat e gjelberuara janë lënë dalje me pusëtë për të mundësuar vaditjen.

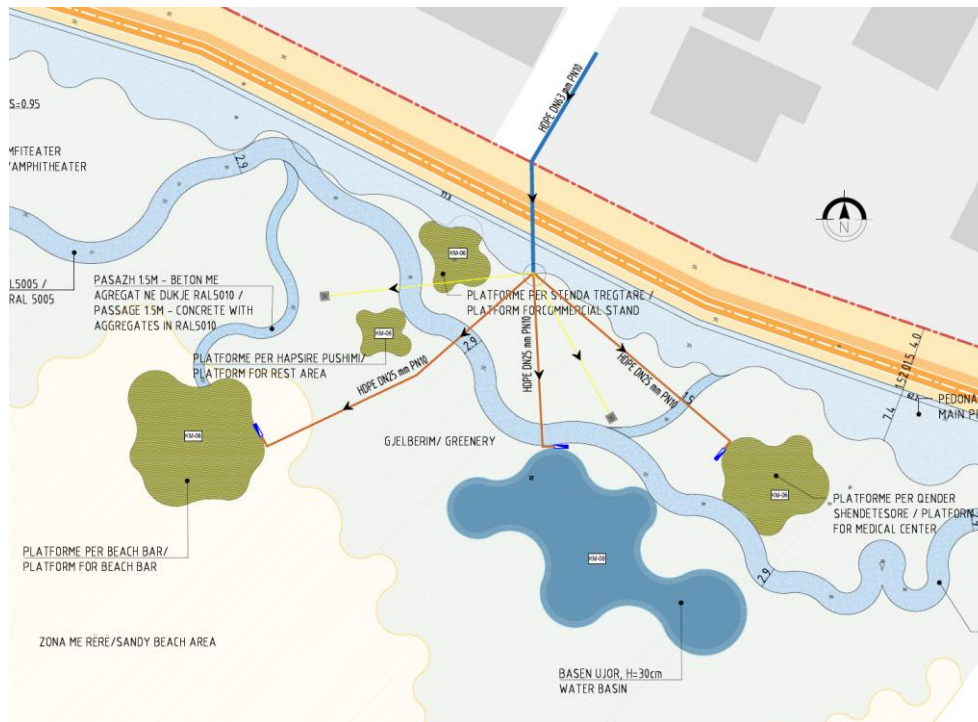


Figura 15 – Plani FU dhe vaditja